FONDO PIZZOFALCONE

NAZIONALE
B. Prov.
VII
377
NAPOLI
BIBLIOTECA
VITT. EM. III

BIBLIOTECA PROVINCIALE
Armadio XXVII
Palchetto
Num.° d' ordine 120
20231

Digitized by Google

B. Prov.
III
37

Digitized by Google

Digitized by Google

647025

# Beschreibung
## der
# Norwegischen Küste,

zu den

aus dem Königlichen Seekarten-Archive herausgegebenen

## Sieben Specialkarten

dieser Küste,

nebst den beigefügten Landvertonungen gehörend.

Ausgearbeitet

von

P. de Löwenörn,

Contre-Admiral, Commandeur des Dannebrog-Ordens und Dannebrogsmann, Ritter des St. Wladimir-Ordens und des Ordens du merite militaire, Director des Königl. Seekarten-Archivs, des Königl. General-Zollkammer- und Commerz-Collegiums ersten Deputirten in Sachen der Kanäle, der Häfen und Leuchtfeuer, Oberlootsen auf Seeland, der Königl. Dänischen Gesellschaft der Wissenschaften ordentlichem Mitgliede, der Königl. Academie der Kriegswissenschaften zu Stockholm, wie auch der Italienischen Gesellschaft der Wissenschaften, Literatur und Künste correspondirendem Mitgliede.

---

Unter beständiger Leitung des Herrn Verfassers, aus dem Dänischen übersetzt

von

P. Clausen,

Kriegs-Assessor.

---

Kopenhagen 1816.

Gedruckt bey E. A. H. Möller, Hof- und Universitetsbuchdrucker.

Digitized by Google

Digitized by Google

# Vorerinnerung des Verfassers.

Auf allerunterthänigste Vorstellung des am Schluße des Jahres 1784 errichteten Königlichen Seekarten-Archivs, hat Seine Majestät allergnädigst zu befehlen geruhet, daß Norwegens Küsten mit allen außerhalb derselben liegenden Inseln und Scheren, von den Inseln Halten, an der nördlichen Einfahrt in Drontheims Meerbusen, bis Friderichshall aufgemessen werden sollten; über welche Strecke man bis jetzt gute Seekarten hat entbehren müssen. Damit die Seefahrer so bald als möglich von dieser wichtigen Arbeit Früchte ärnten könnten, so wurde der Plan gelegt und befolgt, daß nach und nach, so wie die von den Herren Aufmessern abgefaßten Zeichnungen, Berechnungen und Berichte einkamen, specielle Karten nach dem großen Maaßstabe über erwähnte Küstenstrecke, mit den dazu gehörigen Berichten, stückweise herausgegeben werden sollten. Man hat die Eintheilung so gelassen, wie sie auf den bereits vor mehrern Jahren erschienenen und bekannten 7 Karten und in den dazu gehörigen Beschreibungen enthalten ist.

Diese Beschreibungen sind bisher nur im Dänischen und zwar heftweise, eins zu jeder der genannten 7 Specialkarten, herausgegeben worden.

Da es aber wahrscheinlich Vielen angenehmer und bequemer wäre, wenn sie diese Berichte in einem Bande gesammelt erhielten, so haben wir in Erwägung dessen Anlaß gefunden, dies Werk in gegenwärtiger Form herauszugeben; nichts desto weniger kann ein jeder nach Belieben, die zu einer jeden Karte besonders abgedruckten dänischen Hefte erhalten.

Vorläufig wollen wir hier verschiedene Erklärungen und Bemerkungen zusammenziehen.

Zu den vorerwähnten herausgegebenen Beschreibungen, haben wir jedem Hefte einige Landvertonungen beigefügt, welche man auch hier angeschlossen finden wird.

Obgleich es unmöglich ist von allen Punkten Vertonungen zu geben, wo ein Schiff sich außerhalb der Küste befinden könnte; ja, es sogar ein seltener Fall ist gerade an dem Punkte einzutreffen, wo die habenden Landvertonungen genommen sind: so ist es doch dem aufmerksamen Seemanne wohl bekannt, wie großen Nutzen man von guten Landvertonungen, besonders mit Zuziehung der Beschreibungen, haben kann, besonders da, wo sich ausgezeichnete Gegenstände an der Küste darbieten. Um den Nutzen davon noch mehr zu erweitern, hat man unter den auf den Karten im Plane abgezeichneten Bergen die wichtigsten, welche Seemerkzeichen sind, oder auf den Landvertonungen gefunden werden, durch Δ angedeutet; welche zugleich die in den Landvertonungen sich auszeichnenden Punkte oder Bergspitzen angeben, von welchen besonders Peilung genommen werden sollte. Wenn der Seemann dann, entweder aus Erfahrung, oder durch Landvertonungen geleitet, einer oder mehrere dergleichen Punkte kennt, so werden sowohl die einfachen, als die Kreutzpeilungen desto sichrer zur Bestimmung der Lage des Schiffes gegen die Küste dienen, um danach den Cours den Umständen gemäß einzurichten. Wo mehrere Berge mit ihren Thalstrecken und andern Merkzeichen im Plane abgelegt sind, kann auch dieses eine Anleitung geben, wodurch man unter gewissen Umständen die Lage des Schiffes gegen die Küste schließen kann.

Da die herausgegebenen Specialkarten nur eine kleine Strecke enthalten, so hat man sie nicht, nach Mercators Regeln, zu eigentlich reducirten Seekarten machen wollen; nämlich: die Breitengrade in dem Verhältniße wachsen zu lassen, wie die Größe der Längengrade kleiner werden. Diese Constructions-Methode ist bei Generalkarten, oder bei solchen, die eine große Strecke erhalten, besonders auf hohen Breiten, durchaus nothwendig. Da aber diese Constructions-Methode die Küsten und Landabbildungen auf den Karten, je höher die Breiten sind, desto merklicher entstellen würde, so könnten dem zufolge, die erwähnten Kreutzpeilungen nicht völlig Stich halten. Man hat daher geglaubt, daß es diesen Specialkarten schaden würde, wenn sie nach der wachsenden Scale abgelegt würden; aus der Ursache hat man sie so gelassen, wie sie von den Herren Aufmessern, auf ihre trigonometrischen Operationen gegründet, abgefaßt waren. Also würden, zufolge der Gestalt der Erdkugel, diese Karten eigentlich rund, und die Meridiane

Digitized by Google

wie auch die Compaßstriche krumme Linien werden; welche Art aber nicht befolgt werden kann. Da aber die Längenscalen wichtig sind, jetzt, da die Seefahrer Hülfsmittel haben, die Länge auf der See in einem ziemlich hohen Grade genau zu finden; so haben wir daher, um alles zu vereinigen, diese Specialkarten nach gleichgetheilten Breiten-Scalen gezeichnet; allein außerdem sind auch Scalen der Länge auf denselben angebracht, welche nach Verhältniß der Mittelbreite auf jeder dieser Karten besonders eingetheilt sind. Dadurch wird der Verstoß der Längen-Scalen an den äußersten Seiten der Karten, weil die Strecke einer jeden nur klein ist, so unbedeutend, daß er nicht bemerkt werden wird, und bei einer Seebeobachtung nicht in Erwägung kommen kann; und die Karte kann, obgleich Scalen der Längen auf derselben sind, doch schlechterdings als eine platte Karte gebraucht werden. Außerdem ist der Bezeichnungsgrad der Längen-Scalen nach den bestimmten Beobachtungen der Herren Aufmesser angesetzt worden.

Einige kleine Abweichungen müssen noch bemerkt werden:

Auf der Karte No. 2 ist nach mehrern Untersuchungen angenommen worden, die Längen-Scale zwischen den zwei äußersten Ost- und Westpunkten: die Berge Stewnshest und Kiäring, zu theilen; welche von den Herren Aufmessern als berechnete Längen angegeben waren. Diese beiden Berge sind auf ihren gefundenen Längen angedeutet, und nachher sind die Längen-Scalen nach dem zwischen ihnen enthaltenen Längenunterschiede eingetheilt worden. Zufolge dessen werden diese Scalen nicht ganz vollkommen mit der Mittelbreite der Karte übereinstimmen; aber sie stimmen mit der Länge aller von den Herren Aufmessern gefundenen, dazwischen liegenden berechneten Punkte, bis auf wenige Sekunden überein: so daß man die auf den Scalen angegebenen Längen als richtig ansehen kann. Würden auch hier einige kleine Verbesserungen Statt haben können, wenn man die Länge eines Punkts durch nähere Beobachtungen noch bestimmter angäbe; welches doch eben so weitläufige als ohne Zweifel überflüßige Verfügungen erfordern würde: so können wir doch mit Gewißheit voraussetzen, daß solches für die Seefahrer ganz unbedeutend wäre.

Ferner ist zu bemerken: daß man in Rücksicht der Ablegung der Länge auf der Karte No. 4 von der Dohmkleche in Bergen ausgegangen ist, welche von den Herren Aufmessern durch Observation der Trabanten Jupiters, zu 5° 1′ westlicher Länge von Drontheim bestimmt wurde; dem zufolge würde sie, auf ihre vorherigen Beobachtungen gegründet, 7° 14′ westlich von Kopenhagen liegen. Da man aber durch spätere, von dem berühmten Baron Zach, erhaltene Nachrichten, zu einigen von den in Bergen über die Finsternisse der erwähnten Trabanten Jupiters vorgenommenen Beobachtungen, Correspondirende erhalten hat, wodurch der Längenunterschied zwischen Kopenhagen und Bergen zu 7° 17′ 46″ gefunden wird; zufolge dessen sollten alle Längen-Scalen auf dieser Karte um 3′ 46″ weiter westwärts gerückt werden; welches denselben Einfluß auf die Längen-Scalen der Karte No. 3 haben wird, in sofern die Combination des Punktes Blomökunde auf dieser Karte, mit dem Meridiane Bergens in Verbindung steht. Vielleicht sollten erwähnte 3′ 46″ zwischen den Punkten Blomökunde und Barskollen vertheilt werden? Aber dieses alles ist für die Seefahrer ganz unbedeutend, da solches auf dieser Höhe nicht einmal einen Unterschied von ½ Seemeile beträgt, daß dieser Theil der norwegischen Küste weiter westwärts gerückt werden sollte.

In Rücksicht der außerordentlichen Arbeit, die Küstenstrecke von Drontheim bis Bergen — wo der erwähnte kleine Unterschied gefunden worden — und weiter auszumessen, welche aus hohen und ausgedehnten Felsenbergen besteht, wird jeder Sachkundige ohne Zweifel eine außerordentliche Vollkommenheit in den Observationen und in der Abzeichnung der Karten, so wie auch den ausgezeichneten Fleiß und die Genauigkeit der Herren Aufmesser, welchen diese wichtige Arbeit übertragen gewesen, erkennen.

Endlich wird bemerkt: daß auf der Karte No. 7, deren oberer Theil einen schmalen Meerbusen darstellt, wo die Längengrade dem Seemanne keine Dienste leisten, sind die Längen-Scalen nach dem Verhältniße des 58° 35′ der Breite eingetheilt; welches die Mitte von dem Theile der Karte ist, wo die Seefahrer ihre Beobachtungen anwenden können; dadurch werden diese sowohl für die Schiffahrt, als auch in Rücksicht der Längenunterschiede der Punkte desto richtiger übereinstimmen.

Digitized by Google

Die Abweichung der Magnetnadel an den Norwegischen Küsten wird in einem jeden Kapitel berührt werden, so wie sie zu der Zeit oder in dem Jahre, da die Aufmessung geschehen, auf der Strecke, wovon das Kapitel handelt, ist gefunden worden; wobei einige wichtige allgemeine Bemerkungen hier nicht dürfen übergangen werden.

In einem gebirgigen und felsigen Lande wie Norwegen, ist es unsicher auf dem Lande, ja sogar in den Häfen, zuverlässige Beobachtungen über die Abweichung der Magnetnadel anzustellen. da, wie bekannt, die norwegischen Felsenberge an vielen Orten Eisenmineralien und magnetische Effluvia enthalten, welches natürlicherweise die Nadel verwirrt, und dergleichen Beobachtungen unsicher macht; und daher die größte Aufmerksamkeit des Beobachters erfordert. Es wird dem Seefahrer, welcher innerhalb der Scheren und folglich nach den auf dem Lande befindlichen Merkzeichen segelt, gleichgültig seyn, wenn eine Verwirrung der Magnetnadel erfolgt; denn in einiger Entfernung außerhalb der Küste wird solches nicht Statt finden. Für den außerhalb der Küste Segelnden ist es ein wichtiger Umstand die Abweichung der Magnetnadel zu kennen, besonders wenn der Seefahrer, welches oft der Fall ist, nicht Gelegenheit hat solche selbst zu beobachten. Eine andre Merkwürdigkeit der Magnetnadel ist: daß, wie bekannt, die Abweichung derselben im siebzehnten Jahrhunderte in unsern Ländern östlich gewesen, und darauf allmählich abnehmend nach Westen übergegangen ist: so daß selbige im Jahre 1700 ungefähr 8° westlich war, darauf von Zeit zu Zeit aber sehr ungleich bis auf 18° und darüber gewachsen ist, in welcher Richtung dieselbe seit mehrern Jahren balancirt hat. Man ist jetzt, zufolge der in dieser Absicht seit einigen Jahren hier in Kopenhagen mit gehöriger Genauigkeit vorgenommenen Beobachtungen, aufmerksam, und glaubt, daß die Magnetnadel auf diesem Theile der Erdkugel ihre höchste Abweichung nach Westen erreicht habe, und im Begriffe sei, nach dem wahren Norden zurückzugehen; welches die Zeit allein aufklären kann.

Unter den verschiedenen nützlichen Einrichtungen, welche die dänische Regierung an den norwegischen Küsten, zu größerer Sicherheit der Schiffahrt, veranstaltet hat: darf das Ringwesen nicht unberührt übergangen werden. Da die norwegischen Küsten, beinahe ohne Ausnahme, überall hoch und steil sind; die Einfahrt nach den Häfen an manchen Orten schmal und schwierig; auch nicht allenthalben guter Ankergrund zu finden ist; wo aber dieser gefunden wird, gestattet der Raum des Hafens nicht immer daß die Schiffe vor Anker schwaien: so sind Verteuringe in die Klippen gesetzt, an welchen man mit größerer Sicherheit verteuen kan. Außerdem sind an manchen Orten Werpringe oder Werpstollen angebracht, um den Schiffen die Ein- oder Aussegelung zu erleichtern; so wie auch um Springtaue anzubringen, wenn man bei veränderlichen Windstößen von den Bergen unter Segel gehen muß u. s. w. Von diesen sind, außer den Ringen und Stollen, welche Privatpersonen gehören, in den Häfen und in den zwischen den Scheren befindlichen Fahrbahnen, einst eine große Anzahl auf Kosten der Königl. Dänischen Regierung eingesetzt worden. Da die in einen von Norwegens Häfen einlaufenden Schiffe, beinahe ohne Ausnahme, augenblicklich verteuen, ja oft sowohl hinten, als vorn verteuen müssen; so ist solches für die, welche diese Küste anlaufen, eine wichtige Warnung, daß sie ihre Verteu- und Werptaue in Bereitschaft halten, damit der Lootse mit seinem oder dem Fahrzeuge des Schiffes augenblicklich die erforderlichen Trosse erhalten könne, um solche mit der nöthigen Geschwindigkeit gehörig anzubringen.

Es ist ein sehr merkwürdiger, obgleich bekannter Umstand, den man nicht umhin kann zu erwähnen: ungeachtet Norwegen unter einem Klima liegt, wo der Winter sehr strenge und anhalten ist, so sind die nördlichen und westlichen Häfen doch nie zugefroren; man wird auch niemals bedeutendes Treibeis in der Nordsee antreffen. Wenn auch der Fall einträfe, daß die innersten Häfen und Meerbusen in harten Wintern mit Eis belegt würden; so wird solches doch nicht in den Häfen der äußersten Küsten oder zwischen den Inseln geschehen. In dieser Rücksicht kann wohl die Fahrt nach den Häfen der nördlichen und westlichen Seite von Norwegen das ganze Jahr hindurch, als offen und zugänglich angesehen werden; aber natürlich ist eine Reise zu einer solchen Jahrszeit äußerst gefährlich, denn theils sind die Nächte lang, das Wetter

Digitized by Google

stürmend und unruhig, die Luft am Tage entweder mit Regen oder Schneegestöber angefüllt, und theils sind die mit Schnee bedeckten Merkzeichen der Küsten und Berge unkenntlich

An der südlichen und östlichen Seite von Norwegen ist es dagegen anders. Der Meerbusen bei Christiania ist unfehlbar, mehr oder weniger, früher oder später, jeden Winter mit Eis belegt; in der Mitte oder gegen das Ende des December Monats, kann man nicht erwarten diesen Meerbusen von Eis, welches oft bis spät ins Frühjahr liegt, befreiet zu finden.

Die Häfen der Küstenstrecke vom Christianiafiord bis Lindesnäs, sind mehrentheils des Winters mit Eis belegt; doch je weiter westwärts, gewöhnlich später des Winters, und die westlichsten nach Lindesnäs hin, besonders die äußersten Häfen, sind gewöhnlich gar nicht zugefroren. Es ist ein außerordentlicher Fall westlich vor Lindesnäs bis Stawanger hin Eis zu finden, und dann trift solches gewöhnlich nur in den härtesten Wintern, und gegen das Ende derselben ein.

Treibeis wird man nicht antreffen, es sei denn, daß im Frühjahre Eis vom Christianiafiord oder dem Kattegat herausstriebe, welches sich aber gewöhnlich bald vertheilt.

Die norwegischen Lootsen, besonders in dem südlichen und östlichen Theile Norwegens, sind immer als die ausgezeichnetsten Lootsen berühmt gewesen, nicht allein wegen ihrer Geschicklichkeit als Lootsen, sondern besonders des unverzagten Muthes wegen, welchen sie so oft dadurch an den Tag gelegt haben, daß sie ankommenden Schiffen mit Lebensgefahr entgegen gegangen. Unzählig sind die Schiffe, welche sie in der äußersten Gefahr gerettet haben; aber auch viele von diesen raschen Lootsen haben ihr Leben in den offenen und kleinen Fahrzeugen, womit sie Wind und Wellen trotzten, eingebüßt.

Nicht blos um das Leben dieser wichtigen Menschen zu sichern, sondern auch um sie in den Stand zu setzen, besser und zeitiger den in Verlegenheit und bei hartem Wetter bei den Küsten ankommenden Schiffen entgegen zu gehen, hat Seine Majestät der König von Dänemark 1799 und in den folgenden Jahren, durch erhebliche Unterstützungen und Ermunterungen beigetragen, den Lootsen Böte mit Verdeck zu verschaffen, welches den Herrn Commandeur und Ritter Sölling zu besorgen übertragen wurde. Mit diesen Fahrzeugen gehen die raschen norwegischen Lootsen in die See, ohne Furcht vor Sturm und Gewitter, zu jeder Jahrszeit, den Schiffen entgegen. Diese Böte sind zwar an den westlichen und nördlichen Küsten Norwegens, wo die Lootsen nur offene und mehrentheils kleine Fahrzeuge haben, und daher schwieriger auskommen können, noch nicht recht gebräuchlich; aber vermuthlich werden mit der Zeit auch da dergleichen Fahrzeuge eingeführt werden.

Es ist die Pflicht der Seefahrer, welche Lootsen haben wollen, zeitig das gewöhnlichen Signal: eine Flagge an die Spitze des Vordermastes aufgeheißt, zu geben; so wie es auch denen, welche es können obliegt, durch Schüsse die Aufmerksamkeit der Lootsen zu erregen, und so zu manoeuveriren, daß die Lootsen desto leichter sowohl zu dem Schiffe hinkommen, als auch an Bord legen können. Bei sehr hartem Wetter steuern die Lootsen mit besonderer Vorsicht längs der Seite des Schiffes hin, ohne daß das Lootsenbot dasselbe berührt; damit es nicht zerschlage und die Mannschaft nicht umkomme. Steuert das Lootsenbot solchergestalt hin neben das Schiff, so wirft man dem Lootsen ein Tau hin, welches man auslaufen lassen und wieder einziehen kann; einer der Lootsen bindet dieses um den Leib, stürzt sich ins Wasser, und dann muß man ihn mit Behutsamkeit ans Schiff heranf ziehen. Es versteht sich von selbst, daß diese Art den Lootsen aufs Schiff zu bringen, nicht allein die größte Aufmerksamkeit des Lootsen, sondern auch zugleich derer erfordert, welche das Schiff steuern und manoeuveriren.

Zum Schluße muß noch bemerkt werden: daß alle in der Beschreibung benannten Course und Peilungen, so wie auch die angezeigten Compaßstriche der Winde, mit welchen man in die Häfen hinein- und aussegeln kann, in Rücksicht der möglichen Veränderungen, welche die Abweichung der Magnetnadel wahrscheinlich erleiden wird, rechtweisend angeführt sind; doch sind die Peilungen der angehefteten Landvertonungen, ohne Zweifel nach dem Compaße genommen, so wie man sie einst erhalten hat.

Digitized by Google

# Erstes Kapitel.

## Von der Norwegischen Küste,

wovon

die Specialkarte No. I die Strecke von 64° 13′ bis 62° 55′ nördlicher Breite enthält, welche Drontheims Meerbusen mit allen an und in demselben liegenden Inseln und Scheren darstellt.

---

Die kleine Gruppe von Inseln und Scheren, welche mit einer Benennung Haltenser heißen, wovon aber die nördlichste besonders Halten genannt wird, gehört unter die größere Gruppe der Inseln, welche Froeöer genannt werden, und sind die nördlichsten sowohl von diesen, als auch von allen an dem Meerbusen Drontheims liegenden Inseln. In einer Entfernung von ¼ bis ½ Meile nordwärts vor Halten liegen ein Paar Scheren West- und Ost-Brekka genannt; sie sind, wenn eben nicht das Wasser sehr hoch ist, über der Wasserfläche sichtbar, und dennoch brandet die See beständig an ihnen. Nordwärts von diesen sind weiter gar keine Inseln und Scheren, außer nahe an der Küste des festen Landes. Innerhalb der Froe-Inseln, zwischen diesen und dem festen Lande ist das sogenannte Froehaff, welches ein reines und breites Fahrwasser ist, wo man mit Sicherheit, besonders zunächst an den erwähnten Inseln lavieren kann.

Wollte man aus der See in Froehaff hineinlaufen, so kann man mit Kennung von den Halten-Inseln, sowohl nahe um sie, als auch ganz nahe um West- und Ost-Brekka herumsegeln. Wenn der Holm, welcher ostwärts vor Halten liegt, in S. z. W. gebracht ist, oder, wenn der Berg Kopperen völlig seitwärts vor diesen Inseln gesehen wird; so kann man sich ihnen sicher nähern, und im Nothfalle sich des zwischen diesen Inseln befindlichen kleinen Hafens bedienen. In dem Falle segelt man in einer Entfernung von 2 bis 4 Kabellängen ostwärts um die südliche Schere Sweltingen; wenn man innerhalb derselben gekommen ist, so wird Hunsöe durch mehrere kleine Fischerhütten, und eine auf dem höchsten Punkte der Insel errichtete große Stange, die in der Ferne einem abgebrochenen Maste gleicht, leicht erkannt werden; hat man diese Insel in S. S. W. gebracht, so wird sie von den auf der O. N. O. Seite liegenden kleinen Scheren ganz frei gesehen, und man kann alsdann gerade unter die Insel, und ganz nahe an die Scheren hinsteuern; darauf wird man in O. N. O. von Hunsöe eine andre Insel, Lundöe, auf welcher eine Warde steht, die den Fischern als Merkzeichen dient, gewahr werden; zwischen dieser und Hunsöe wird nach N. z. O. gesteuert, und auf 10 bis 12 Faden Tiefe und Sandgrund, zwischen den Inseln Anker geworfen; indessen ist derselbe, wie gesagt, nur ein Nothafen. Von der Mitte des Monats May bis zum Ende des Septembers kann man erwarten auf den Halten-Inseln Fischer anzutreffen, welche, obgleich sie nicht Lootsen, doch kundig genug sind, ein Schiff zu leiten, wenn auch selbiges nach Drontheim bestimmt sein sollte, und die jede Insel, Schere u. s. w. nennen und anzeigen können, die auf dieser Fahrt vorkommen möchten; man könnte daher innerhalb Halten beilegen und Signal geben, oder, wenn es nöthig wäre, ein Fahrzeug ans Land senden um jemanden an Bord zu bekommen. Würde man verfehlen auf solche Weise einen Anführer zu erhalten, und widrigen Windes wegen genöthiget seyn zu kreutzen, so ist es am besten sich auf der westlichen Seite des Froehaffs zunächst den Froe-Inseln zu halten, woher am ehesten Hülfe erwartet werden kann.

Digitized by Google

Würde man in diesem Fahrwasser genöthiget werden einen einstweiligen Ankerplatz zu suchen, so wird sich dazu ein Hafen bei Moedbuau darbieten. Von Westen oder von der See her würde es beinahe nicht möglich seyn in denselben einzulaufen, theils wegen der daselbst befindlichen vielen Scheren und Gründe, und theils weil die Ein- und Ausfahrt zu und von dem Ankerplatze gegen das Froehaff liegt.

In Sausund ist ein guter Schutzhafen, der 8 bis 12 Faden Tiefe hat; weil man durch den Sund nach beiden Seiten segeln kann, so ist derselbe für ein Schiff dienlich, das westwärts vor Halten wäre und ins Froehaff hineinlaufen wollte, oder genöthiget wäre einen Hafen zu suchen; allein die Einfahrt ist zu schwierig, um solche dem Seemanne blos durch Beschreibung zu erklären, so daß er es wagen könnte ohne Lootsen durch den Sund zu segeln.

Auf der östlichen Seite des Froehaffs findet man, zwischen den Inseln und Holmen der Tarwöer verschiedene kleine Häfen und Ankerplätze; der beste ist in Tarwesund bei Faaröe; der Hafen ist gut, hat 6 Faden Tiefe, und man kann mit nördlichen Winden leicht aus demselben unter Segel gehen; aber ohne einen guten Lootsen ist die Einfahrt durch den Sund sehr schwierig.

Ferner ist bei der Insel Jültingen, die südlichste von den Tarwöern, ein guter Hafen, ungefähr von derselben Beschaffenheit als der nächst vorhinerwähnte; die Inseln Tarwöe sind an der westlichen Seite ganz rein von Scheren und Untiefen, so daß man dem Sichtbaren derselben ziemlich nahe segeln kann.

In Wallesund, der in N. O. von den Inseln Tarwöe liegt, ist auf der Seite des festen Landes ein sehr sicherer Hafen; obgleich derselbe 20 bis 30 Faden Tiefe hat, so ist es doch nicht schwierig das Schiff von da unter Segel zu bringen.

Wenn man weiter nach Fieldwärsöe hinunter gekommen wäre, und entweder wegen Nacht oder Veränderung des Windes in einen Hafen einlaufen wollte, so wird man in Kvallesund, zwischen Ulwöe und Fieldwärsöe, einen guten einstweiligen Ankerplatz antreffen, in den man sowohl von Osten als Westen hinein segeln kann; es findet sich hier in einer Tiefe von 5 bis 10 Faden; beinahe den ganzen Sund hindurch, ein guter Ankergrund.

An der östlichen Hucke der Insel Hitteren, zwischen dieser und Boröe, ist in Borösesund ebenfalls ein einstweiliger Ankerplatz, der 8 bis 12 Faden Tiefe hat; nordöstliche Winde werden hier aber doch einigen Seegang verursachen; es ist auch nicht so leicht von diesem Orte unter Segel zu gehen, als von Knallesund oder Lexen.

Auf der östlichen Seite der Insel Storfosen giebt es einen guten Ankerplatz, der wohl auch zu den Plätzen, wo Schiffe auf ihrer Fahrt durch das Froehaff nach und von Dronthelm Schutz suchen können, gerechnet werden kann; doch ist er von Norden her, wegen der Scheren Juledagene, etwas schwierig zu erreichen. Im Waagen, auf der südlichen Seite von Storfosen, ist ein guter Hafen, der aber nur für kleine Schiffe dienlich ist. Die übrigen Schutzhäfen, von hier bis Drontheim, werden in der Folge der Beschreibung von Drontheims Meerbusen angeführt werden.

Die Strecke von Halten bis Titterodden, welche ungefähr 12 Meilen beträgt, enthält eine unzählige Menge kleiner und mehrentheils niedriger Inseln mit mannigfaltigen sichtbaren und unsichtbaren Scheren vermischt; sie ist um so viel gefährlicher, weil von den Inseln sich verschiedene Scheren und Untiefen, auf welchen es nur 1 bis 3 Faden Tiefe giebt, bis auf ungefähr 1½ Meile mehr oder weniger in die See hinausstrecken; auf und zwischen einigen von ihnen, besonders den äußersten, ist es mitunter tiefer, aber ganz nahe außerhalb derselben ist es allenthalben überaus tief. Zur Nachricht der Seefahrer hat man auf der Karte die äußersten Kanten der Untiefen mit einer punktirten Linie bezeichnet. Auf dem höchsten Punkte der Insel Sunlen wurde auf Vorschlag des Seekarten-Archivs, vermöge einer Königlichen allergnädigsten Resolution, ein Thurm, als Seemarke, 12 Ellen hoch erbauet, welcher beständig weiß gehalten werden soll; dieser kann sowohl innerhalb auf dem Froehaffe als auch außerhalb der Inseln, auf der offenen See, in weiter Ferne gesehen werden, und giebt für die Seefahrer, welche darunter verfallen, einen bestimmten Gegenstand der Peilung.

Auf Udgrundfluen, ¼ Meile in N. N. W. von den Inseln Horsöe, und eben so weit gegen W. N. W. von Halten, ist es 3 Faden tief, welche Tiefe sich ostwärts gegen die Inseln Halten hinein erstreckt; allein außerhalb dieser Untiefe bis gegen Wesr- und Ost-Brekka hin, hat man von 60 bis 100 Faden Tiefe. Die westlichste Untiefe auf dieser Strecke ist Oereklakken und Skoen, sie ist gegen Norden und Süden ungefähr ¼ Meile lang, und halb so breit; obgleich die Tiefe derselben 9 bis 16 Faden beträgt, so werden doch bei harter Kühlte Grundbrandungen an derselben Statt finden; gleich neben an innerhalb derselben ist es abermals tief, bis man nach Baahave oder den andern innerhalb liegenden Untiefen und blinden Scheren hinkömmt, auf welchen nur eine geringe Tiefe gefunden wird. Wenn der Berg Taaningen in gerader Linie über Titterodde gesehen wird, so ist man in der Strecke der benannten Oereklakken und Skoen; es ist daher auf dieser Höhe rathsam sich lieber so weit westwärts zu halten, daß Taaningen nicht über Titterodde gebracht wird. Ist die See

Digitized by Google

etwas in Bewegung, so wird sie sich, besonders mit westlichen Winden, jederzeit an den äußern Gründen kennbar brechen, ungeachtet einige von ihnen etliche Faden tief liegen; dieses, sammt den übrigen Kennzeichen wird dem achtsamen Seefahrer anzeigen sich in gehörigem Abstande von ihnen zu halten; die Peilung des Thurms auf Sunlen nebst den übrigen Landkennungen wird dazu Anleitung geben. Die Insel Skogsöe bei Mansund ist spitzig und ziemlich kennbar; Kya, die westlichste von allen diesen kleinen Inseln und Holmen, ist sehr niedrig; auf derselben stehen einige kleine Fischerhütten.

Auf der Karte sind die wichtigsten Fahrbahnen durch punktierte Linien angedeutet, wo man bei eintreffenden Fällen zwischen den vielen Inseln und Scheren ins Froehaff, oder nach den zwischen ihnen befindlichen Ankerplätzen, hineinsegeln kann, allein ein jeder kundiger Seemann wird leicht einsehen, daß die deutlichste Beschreibung, ohne einen Lootsen oder einen andern bekannten Mann, durch dergleichen Labyrinthe als völliger Leitfaden kaum hinreichend seyn würde; indessen wird es den Lootsen bei schlechtem Wetter schwierig seyn ans Schiff zu kommen. Die kleinen Inseln sind auch nicht alle bewohnt und haben keine Lootsen; aber mitunter befinden sich Fischer auf einigen, sogar auf den äußersten von ihnen, welche stets, wenn sie nur an Bord kommen können, den Schiffen unter dergleichen Umständen von großem Nutzen seyn werden. In der Absicht um alle mögliche Aufschlüße zu geben, wollen wir nicht unterlassen die Ankerplätze zu benennen, wo ein Schiff bei eintreffenden Fällen auf kurze Zeit ankern kann.

Bei den Mansunds-Inseln, welche bewohnt sind, giebt es 3 Stellen, wo man ankern kann, nämlich: ungefähr eine gute Viertelmeile nordwärts von denselben, auf einer Bank, Lifine genannt, von ungefähr 1 bis 2 Kabellängen im Durchschnitte, wo man 8 bis 12 Faden Tiefe, Sand und Steingrund findet, aber mit Seewinden wird man hier einer starken Seebewegung ausgesetzt seyn; auch kann man nahe außerhalb Gaarsöe, die nördlichste von den Mansunds-Inseln, auf 10 bis 12 Faden Tiefe ankern, wo man Taue an den naheliegenden kleinen Holmen befestigen kann; und endlich findet man ostwärts vor Satrumsöe einen Ankerplatz von 10 bis 12 Faden Tiefe.

Ungefähr ½ Meile nördlich von Sunlen, und in der Nähe östlich vor den Sandholmen, giebt es eine Sandbank von ungefähr 2 Kabellängen im Durchschnitte, wo man 8 bis 10 Faden Tiefe, Sand und Steingrund antrifft, auf welcher ein Schiff, das zwischen den Scheren hineingetrieben wäre, im vorliegenen Falle zur Noth einstweilen ankern kann.

Bei Sulsholm, der in O. S. O. vor Sunlen liegt, ist ein besserer Ankerplatz, wo der Grund auf 7 bis 9 Faden Tiefe, 3 bis 4 Kabellängen im Durchschnitte hat.

Befände ein Schiff sich nördlich oder nordwestlich vor Sunlen und wollte in Frøyfiord hinein, so muß, wenn es einigermaßen klares Wetter ist, außer Fonna, Tusteren und den andern auf dieser Seite liegenden Bergen, auch zugleich der Berg Kopperen, südlicher als Osten, gesehen werden können, welcher Berg alsdann wie ein Heuschober und ganz blau scheinen wird; dieser kann als Kennzeichen dienen, daß man sich so weit außen in der See befindet; denn westlicher und südlicher wird die Insel Frøyen den Berg Kopperen decken; man suche dann den Berg Stabben in Süden zu bringen, und auf diesen hinzusteuern bis Titterodden, die westliche Landspitze der Insel Frøyen, welche ganz niedrig ist, kennbar wird. So lange der Berg Fonna westlich vor Titterodden gehalten wird, kann man sicher seyn, und man kann sich den südlichen Inseln und Scheren bis auf einige Kabellängen nähern; wenn man bei diesen vorbei ist, so kann man erst etwas vom Lande abhalten, und darauf gegen Osten in den Frøyfiord hineinsegeln, durch dessen Oeffnung der Berg Kopperen beständig gesehen wird. Der westlichste Theil dieses Meerbusens ist zum Lavieren geräumig genug, allen kleinen Inseln und Holmen kan man auf 1 bis 2 Kabellängen nahe segeln; aber tiefer hinein, wo der Meerbusen schmäler ist, würde das Lavieren mit Gegenwind gar zu schwierig seyn, denn der Strom folgt gewöhnlich dem Winde, und tritt dann zugleich die Ebbe ein, so ist es unmöglich vorwärts zu kommen.

Von Titteren aus können Schiffe jederzeit mit Lootsen versehen werden, und wollen sie Titterens Hafen anlaufen, welcher sehr gut ist und 7 bis 9 Faden Tiefe hat, so können sie sich dem Lande nähern; an der Mündung des Hafens wird man die Häuser sehen.

Bei Fiadöe, ungefähr ½ Meile weiter ostwärts, ist ein ziemlich guter, aber etwas enger, einstweiliger Ankerplatz, in einer Tiefe von 13 bis 16 Faden.

Etwas weiter östlich vor dem letzterwähnten, könnte man auch auf der westlichen Seite von Jisöe, auf einer Tiefe von 15 bis 20 Faden einstweilen ankern.

Mittelmäßige oder kleine Schiffe können durch den langen Sund, zwischen Doimöe und Hitteren hindurch segeln, und einen Ankerplatz unter Hopsöe, so wie auch bei Hekaasen finden; aber es geht ein heftiger Strom durch diesen Sund.



Digitized by Google

Uebrigens wird man keinen Hafen in dem Fröyfiord, ehe den erwähnten bei Hekaasen auf der Südostseite von Dolmöe vorfinden; dieser ist sicher und gut, und hat eine Tiefe von 5 bis 14 Faden; für große Schiffe ist er nur denen dienlich, welche nach Drontheim oder ostwärts bestimmt sind. Die einstweiligen Ankerplätze, welche ferner auf diesem Wege von dem Fröyfiord nach Drontheim vorkommen, sind vorher erwähnt oder werden in der Folge angeführt werden.

Sollte man sich im Fahrwasser westlich vor der Insel Fröyen und nördlich vor der Insel Smöelen befinden, so kann zur Nachricht dienen: daß wenn man Kennung von Tusteren, Guldstenen, Stabben oder Stabörene erhält, man aus der anscheinenden Zertrennung dieser Berge beurtheilen kann, ob man sich östlich oder westlich im Fahrwasser befindee; denn je östlicher, desto mehr werden diese Berge von einander getrennt erscheinen, und ihr aegenseitiger Abstand wird sich gerade außerhalb des Einlaufes nach Ramsöfiord am größten zeigen, (siehe die Verennungstabelle No. 2); je westlicher man sich befindet, desto mehr werden sie sich hinter einander verbergen, bis sie außen bei den Grib-Inseln sich wie in einen Berg verlieren, und Tusteren die übrigen deckt. Zeigen diese Berge sich etwas, aber nicht ganz von einander abgesondert, und erblickt man nicht die Grib-Inseln, sondern statt derselben ein niedriges mit vielen Holmen, Scheren und Brandungen umgebenes Land, so kan diese nichts anders, als die Insel Smöelen seyn, und man wird sich nordwärts vor derselben befinden; Bratwär und Weyholm wird man dann leicht erkennen können; sie sind beide bewohnt, diese ist die östlichste und jene die westlichste der äußern Inseln auf der westlichen Seite von Ramsöefiord; die Küste des erwähnten niedrigen Landes streckt sich alsdann nach beiden Seiten kennbar südwärts; man hat zugleich auf der linken Seite die offene See, und kann bei klarem Wetter den Berg Stewnshest sehen, dagegen wird man weiter östlich, Fröyen und Hitteren mit den darunter liegenden Inseln gewahr werden; zwischen letztgenannter und Smöelen geht Ramsöefiord hinein, dessen östliche Küste hoch und gebirgig, und dessen westliche, nämlich Smöelen, ein ganz niedriges Land ist. Wenn man solchergestalt kennen gelernt hat, daß man sich außerhalb der Insel Smöelen befindet, so kann man nach den Umständen entweder westlich und nachher südlicher segeln, bis man die Grib-Inseln erblickt, welchen man sich nähren kan, um von da einen Lootsen zur Durchfart durch Gribhöelen zu erhalten; oder man kann auch unter Titterodde hinsteuern, und da einen Lootsen nehmen, um durch Fröyfiord zu segeln; oder wenn nordöstlicher Wind dies nicht erlauben sollte, so kann man durch Ramsöefiord laufen, es wäre aber in dem Falle immer gut, den Loorsen von Titterodde an Bord bekommen zu haben; wenn aber Wind und andere Umstände es erleichtern, so kann man auch unter die Weyholmen hinhalten, und von da mit einem Lootsen versehen werden.

Die Insel Smöelen, mit allen dieselbe umgebenden kleinen Inseln, Holmen und Scheren, ist in Vergleichung mit den übrigen Inseln und dem festen Land sehr niedrig. Von dieser Insel erstrecken sich auf verschiedenen Stellen, seichte Gründe und blinde Scheren bis über eine Meile außerhalb der äußersten sichtbaren Holmen; es ist daher gefährlich dieser Küste nahe zu kommen; doch hat man den Vortheil, daß die See, wäre der Wind auch noch so schwach, ziemlich stark an den Kanten dieser Gründe brandet, und sie dadurch kennbar macht; bei etwas schwererem Seegange werden sogar an den auf 7 bis 8 Faden unter der Wasserfläche liegenden Gründen, Brandungen erfolgen; man kan daher ganz sicher segeln, wo die See bei starker Kühle nicht brandet. Die nordwestliche Seite dieser Insel ist mit mehrern Scheren und Untiefen besetzt, als die westliche oder nördliche; befindet man sich erst östlich vor der Schere Storboan, so kann man Weyen und den anliegenden kleinen Holmen auf 1 bis 2 Kabellängen nahe segeln. Auf dieser Seite darf man Stevnshest nicht in gerade Linie mit der Schere Skolmen bringen, welche sich von den herum liegenden als ein ziemlich hoher Holm deutlich unterscheidet, bis man sicher ist östlich vor Storboan zu seyn; wozu die Marken sind: daß die westlichen Berge auf Hitteren, welche man leicht erkennen kann, daß es die östliche Küste vom Ramsöefiord sei, sich gegen Westen nach Fonna nähern, und daß der höchste Punkt auf Indre-Weyholm östlich vor den Häusern auf Weyen gesehen wird; oder man prile diese Insel in S. O. z. S. etwas südlicher. Wenn man bei trübem Wetter Stevnshest nicht sehen könnte, aber Skolmen kennbar wäre, so darf diese Schere nicht in S. W. z. S. ½ S. gebracht werden, bevor man durch erwähnte Merkzeichen erkennen kann, daß man östlich vor der Untiefe ist. Ist die in der Strecke zwischen Skolmen und Storboan liegende Schere Flisa kennbar, so kann durch Peilen bestimmt werden, wenn man sich südlicher als in Osten von der erwähnten Untiefe befindet, und man kan sicher nach Weyholm hinlavieren, so lange dieser nicht östlicher als S. O. z. S. gebracht wird. In Rücksicht der westlich vor Storboan liegenden äußersten Außengründe: Flaksboa, Meeklakken, Swartflua und Ystklakken, wird man sogar bei ziemlich stillem Wetter, Brandungen an ihnen wahrnehmen, wenn nur einige Dining Seat finder, wovon die See selten frei ist; zwar kann man ihnen, wenn es erfordert würde, ganz nahe segeln, aber bestimmte Kennzeichen anzugeben, die dem Unbekannten als sichre Leitfaden dienen könnten, um sich ihnen

darnach zu nähern, würde immerhin sehr mißlich seyn. Ferner giebt es, wie auf der Karte zu sehen ist, eine Durchfahrt zwischen Flaksboa und Meeiklatten nach der Insel Bratwär hin, allein sich ohne einen Loorsen da hinein zu wagen, würde sowohl dieser, als der inneehalb liegenden Untiefen wegen, äußerst gefährlich seyn.

Träfe es sich, daß ein Schiff in diesem Fahrwasser östlicher wäre, z B. außerhalb dee Mündung von Ramsöefiord, und es wäre genöthiaet zu lavieren oder einwärts zu halten, ehe es mit einem Loorsen verseben wäre, so ist es sicher vor der Schere Giesfingboa, wenn Quitholm ein hoher, steiler und ganz weißer Holm in S. O z. O. gebracht ist, ehe die Weyholmen in S. W. gepeilt werden. Hoppens Kirche auf der Insel Smöelen, hat einen spitzen Thurm, und ist von dieser Seite sehr kennbar; die Peilung derselben wird der ach:same Seefahrer mit großem Nutzen anwenden können.

In Ramsöefiord giebt es eigentlich keine Ankerplätze; doch könnrn kleine Schiffe in Steensöesund einlaufen, und auf der östlichen Seite des Meerbusens können große Schiffe in einer Bucht Giessöe-Swaet genannt, auf gewissen Stellen ankern; aber die Ein- und Ausfahrt zu und von diesen Plätzen ist zwischen den vielen Holmen und Scheren überaus schwierig, so daß nue die größte Nothwendigkeit Anlaß geben könnte, sie zu suchen, und dann wäre es rathsam kundige Seeleute, besonders von den Inseln Seebuebe am Bord zu haben.

Südlich vor der gegen Norden vor Smöelen liegenden Insel Hammersöe, giebt es zwischen Katholm und Hausöe einen ziemlich guten eingeschlossenen einstweiligen Ankerplatz, der 6 bis 7 Faden Tiefe hat.

Dicht innerhalb Indre-Weyholm und südwärts vor Swartskär kann man auf einer Stelle, Skinstakholm genannt, ankern, wo es 4, 6 bis 10 Faden tief ist, und wo ein guter haltbarer Ankergrund zu finden ist; die Schiffe können hier vor Anker schwaien oder nach Umständen vertauen. Dieser Ankerplatz ist aber blos für eingehende Schiffe dienlich, denn die Aussegelung kan nur allein mit westlichen Winden geschehen.

Endlich ist noch auf der Ostseite vor Friisholm bei der Insel Bratwär, besonders für kleine Schiffe, ein ganz guter Hafen, der 7 bis 8 Faden Tiefe und Sandgrund hat; aber die Einsegelung ist übeeaus schwierig, daher derselbe nur im Nothfalle darf gesucht werden.

Von Beatwär bis zu der Einfahrt bei den Grib-Inseln, giebt es durchaus keinen Ankerplatz oder Zufluchtsort; man kann sich den äußersten sichtbaren Scheren auf dieser Strecke bis auf ½ Meile sichee nähern. Der am weitesten vom Lande entfernte Grund ist Hilboan, welcher eine gute halbe Meile außerhalb der äußersten sichtbaren Scheren liegt; dessen seichteste Stelle ist nue 2 bis 3 Faden tief; aber nahe außerhalb desselben hat man 15 bis 16, und ½ Kabellänge weiter hinaus 30 bis 60 Faden Tiefe. Sollte man hier entweder lavieren müssen, oder man wollte sich mit östlichem Winde so nahe als möglich unter der luvwärts liegenden Küste halten, so kann man um die Lage dieser Untiefe zu bestimmen, folgendes Merkzeichen gebrauchen: nicht weiter ostwärts zu steuern, als daß die östlichen Scheren bei den Grib-Inseln noch in gerader Linie mit dem auf dem Vorgebirge Bremsnäs liegenden kennbaren Berge Plakmässen gesehen weeden. Carlsholm ist die größte und höchste Insel an dieser Küste, und kann als eine abgesonderte Insel deutlich erkannt werden; von dieser liegt Hilboan in N. W., wenn man also Carlsholm etwas östlichee als O. S. O. von sich hat, so ist man südwärts von dieser Untiefe, wo die Schere Wall-Odden leicht erkannt werden kann; wäee man alsdann entweder genöthiaet zu lavieren oder man könnte den Cours nach den Grib-Inseln hinsteuern, so halte man sich in einem gehörigen Abstande von den sichtbaren Scheren.

In einer Entfernung von ungefähr 3 Meilen rechtweisend gegen Westen von Smöelen und eben so weit gegen N. W. von den Grib-Inseln, liegen einige blinde Scheren und Untiefen, deren Strecke Ost und West ungefähr eine Meile, und die Breite Süd und Nord etwas weniger als eine halbe beträgt; von den Bewohnern dieser Gegend werden sie Grib-Tarren genannt, aber nach den ältern Karten und von den Seefahrern, sind sie unter dem Namen Mattergalene bekannt; ihre Tiefe ist sehr ungleich, auf einigen Stellen findet man 4, auf andeen 5, 7 bis 9 Faden, abee auf einer Stelle ist es mit dem seichtesten Wassee nur 9 Fuß tief. Auf dieser Höhe erfordern sie die Aufmerksamkeit der Seefahrer; indessen wird die See bei einiger Bewegung kennbar an ihnen branden, so daß sie in einer ziemlichen Entfernung sowohl gesehen, als gehört werden können; würde man außerdem Landkennung, als insbesondre von Stewnsheft haben, so kan man sich durch die Peilung dieses Berges gesichert halten. Nachdem dieser Berg in S. oder S. z. O. gebracht ist, so kann man, falls man weiter außen in der See wäre, erst nach Süden hinhalten, bis die Peilungen der andern ausgezeichneten Berge, als Kreykollen oder Tusteren, Sicherheit geben, daß man sich südwärts voe diesen Untiefen befindet, ehe man ostwärts hinsteuert. Wenn die Mitte dee Inseln Grib in gerader Linie mit der Nordseite des Tusterens gesehen wird, so ist man im Fahrwasser mitten zwischen Mattergalene und Myeholmen; würde man sich dahingegen näher landwärts gegen Smöelen, oder zwischen dieser Insel und Mattergalene befinden, so wird man durch aufmerksame Peilungen der erwähnten Berge, aber besonders der Grib-Inseln, in Rücksicht des

Digitized by Google

Windes und des Orts, wo man sich befindet, bestimmt angeben können, welchen Cours man um diesen Untiefen zu entgehen, steuern kann.

Auf der See außerhalb der Mündung der eigentlichen Haupteinfahrt, welche nach Drontheim führt, gewöhnlich Grib-Höelen genannt, ist die Küste durch ausgezeichnete Berge sehr kennbar; die zwei Hauptkennzeichen, daß man sich hieraußen befindet, sind die Berge Tusteren und Stewnshest *), welche beide, wenn es einigermaßen klares Wetter ist, in einer Entfernung von ungefähr 12 Meilen gesehen werden können. Die Küste zwischen diesen zwei Bergen streckt sich ungefähr O. N. O. und W. S. W., und die Berge selbst nach ihrer Länge beinahe gegen S. S. O.; dies verursacht, daß sie, jeder auf seiner Seite, gleichsam die Strecke begränzen, und dieselbe dadurch das Aussehn einer Bucht geben, wovon sie die äußersten Gränzen sind. Diese beiden Berge sind einander in ihrer Gestalt zum Theil ähnlich; doch kann man, wenn bei trübem Wetter nur einer von ihnen sichtbar seyn würde, und man wäre östlicher als im Norden von diesem entfernt, gewiß seyn, daß es Stewnshest und nicht Tusteren ist; weil man sich binnen zwischen den Inseln befinden muß, ehe letzterer Berg unter einer solchen Gestalt in Süden oder Westen gesehen werden könnte. Ferner ist der, ungefähr 3 Meilen gegen S. S. O. von Cheistiansund liegende, sehr hohe und steile Berg Reensfield auch vorzüglich kennbar; auf dem Gipfel desselben liegt ein runder Humpel, welcher einem Hutkopfe ähnlich ist **). Obgleich Mangilberg, der 2½ Meile ostwärts vor Cheistiansund liegt, nicht so hoch als die andern Berge ist, so zeichnet derselbe sich doch, durch dessen ganz steile Ostseite und die auf dem Gipfel befindlichen drei Zacken, welche man in einer weiten Entfernung sehen kann, sehr aus. Endlich ist unter den höhern Bergen noch Freykollen ein hoher und bemerkbarer Berg, der beinahe eine Meile südwärts vor Christiansund liegt. Die niedrigern Berge sind: Qwernberg, eine gute halbe Meile ostwärts vor Christiansund, und Plakmüssen auf dem Vorgebirge Bremsnäs; die Gestalt dieser Berge findet man auf dem 2ten Landvertonungsblatte unter No. 5 und 6 deutlich abgebildet. Außerhalb der Küste ist die Insel Grib eine unfehlbare Marke; sie ist eine kleine und niedrige Insel, ungefähr von 3 Kabellängen im Durchschnitte, und von einer Menge Holmen und Scheren umgeben. Die Hauptinsel ist ungemein stark bebaut, und hat eine Kirche mit einer kleinen Thurmspitze.

Wenn man durch gehörige Beobachtungen seiner Lage, oder durch zuverläßige Peilungen der vorerwähnten Landmarken, überzeugt ist, bei den Grib-Inseln einlaufen zu können, so ist die sicherste Einfahrt zu der nach Drontheim führenden Fahrbahn, nördlich und östlich um diese Inseln, welche gewöhnlich Grib-Höelen genannt wird; man kann auch südlich um die Grib-Inseln einsegeln, aber die Durchfahrt ist zwischen den daselbst liegenden, sowohl sichtbaren als blinden Scheren, nicht so breit, als auf der nördlichen Seite — obgleich es eine sichere Durchfahrt zwischen diesen Scheren giebt, so ist diese für Unbekannte doch schwieriger als die Nördlichere. Uebrigens kann man, um mit einem Lootsen versehen zu werden, den sichtbaren Holmen und Scheren der Grib-Inseln auf allen Seiten ziemlich nahe segeln. Wenn man östlich um Grib gekommen ist, so wird landwärts nach O. S. O. oder O. z. S. ½ S. gerade auf Tusteren gesteuert, wodurch man vor allen innerhalb Grib liegenden Untiefen sicher geht; und wenn man so weit gekommen ist, daß Reensfield über Qwärnberg gesehen wird, so ist man vor allem westwärts liegenden sicher.

Auf der nördlichsten Seite von Gribbe, ist zwischen dieser und den Scheren ein Ankerplatz, dessen sich Schiffe, besonders bei stillem und gutem Wetter, bedienen können, um nicht durch den Strom fortgerissen zu werden und in einem Fahrwasser, wo so viele Scheren, und die andern einstweiligen Ankerplätze so weit entfernt sind, in Verlegenheit zu gerathen; zwar findet man hier 12 bis 18 Faden Tiefe, aber auch guten reinen Sandgrund.

*) Der Berg Stewnshest ist eine Hauptmarke, allein derselbe konnte, ohne den Maaßstab dieser Karte zu verändern, hier nicht mit inbegriffen werden; da dieser Berg aber doch so nahe an den Gränzen der Karte liegt, so ist derselbe auf einem kleinen angehefteten und eingebogenen Stück Papier zugefügt worden; wobei jedoch angezeigt wird: daß sich auf diesem angesetzten Stücke, in Rücksicht der Breite dieses Berges, ein kleines Fehler eingeschlichen hat, dadurch, daß derselbe auf diesem Stücke beinahe eine Minute nördlicher abgezeichnet ist, als solcher nach einer Vierification der observirten Breitengrade eigentlich seyn sollte; aber dieß konnte, ohne das Verhältniß des Ganzen zu verzeichnen, hier nicht verändert werden; welches davon herrühren kann, daß diese Karte eine einfache Reduction der Originalzeichnung ist. Ein jeder wird wissen wie leicht kleine unvermeidliche Fehler durch die Ausmessungs-Instrumente auf so großen Strecken entstehen können, wie auch was die Zusammenziehung und Ausdehnung des Papiers verursachen kann. Auf der Karte No. 2 ist dieser Berg nach seiner wahren Pohlhöhe abgezeichnet.

**) Wegen der bestimmten Größe der Karte, konnte der Berg Reensfield nicht auf dieser inbegriffen werden; aber auf der Karte No. 2 ist derselbe in seiner wahren Lage abgezeichnet. Der Berg Haasnippe, welcher unter den Landvertonungen abgebildet ist, liegt so weit im Lande hinein, daß derselbe auf keiner dieser Karten angedeutet werden konnte.

Digitized by Google

Da die Klippen dieses Zufluchtsorts einst mit Vertenungen sind versehen worden, so können Schiffe daselbst gut liegen. Die Aussegelung von da ist leicht, und kann, so zu sagen, nach allen Seiten geschehen.

Würde man bei harter Kühlte verfehlen einen Loorsen von der Insel Grib zu erhalten, und wäre genöthiget ohne einen Laotsen weiter hineinzulaufen, so kann man sich der Insel Soelwär nähern, und von da mit einem Loatsen versehen werden, oder wenn man einstweilig ankern wollte, so wird sich ein kleiner Hafen zwischen Lille-Soelwär und Plakken dazu darbieten, wo es 6 bis 8 Faden Tiefe, Sand und Lehmgrund giebt; aber dessen Ausdehnung beträgt nur 1 bis 2 Kabellängen. Soelwär ist eine der südlichsten von den in S. W. van Smöle n liegenden Inseln, und sehr leicht zu erkennen; sie ist ziemlich hoch und es steht eine kleine Warde auf derselben. Wenn man die außerhalb Soelwär liegende kleine Insel Giessingen passirt ist, so wird Lille-Soelwär leicht erkannt werden können. Sobald man unter die Haasklären, welche übrigens ganz rein sind, gekommen ist, so wird man in einer kleinen Bucht auf Soelwär, Häuser sehen können, alsdann wird Lille-Soelwär in Norden gebracht und gerade auf diese hingesteuert; darauf wird man zwei kleine Warden, die eine auf Lille-Soelwär und die andere auf Plakken, gewahr werden, zwischen diese muß man gerade hineinhalten, und den Anker mitten im Hafen fallen lassen, und gleich Vertentaue an den Ringen am Lande fest machen. Dieser Hafen ist indessen nicht so bequem für Schiffe, die nach Dronetheim gehen wollen, aber für die Aussegelnden dagegen dienlicher. Die Schere Soelwärsboa, welche ungefähr 1½ Viertelmeile im S. O. von Saelwär liegt, ist nicht gefährlich, weil sie bei hohem Wasser noch nicht völlig bedeckt ist, so daß man sie bei gutem Wetter immer sehen kan, und bei einigem Seegange ist die Brandung stark an ihr; man kann sich ihr auf allen Seiten bis auf ein Paar Kabellängen sicher nähern.

Die auf der Karte auspunktirte Untiefe, auf welcher die Scheren Oft- und Süd-Rawn, und an deren Karten Baadahlsteen, Siälbrän und Kraaka mit mehrere liegen, wird unter einer Benennung, Rawnene genannt. Zwischen den Scheren, welche zwischen Grib und dieser Untiefe liegen, sind mehrere Durchfahrten, wovan besonders eine, zwischen Treffliesen und Rundskiellingen, am nächsten nach Christiansfund hinführt; doch werden genaue Kenntnisse erfordert um sich ohne Loorsen da hindurch zu wagen.

Zwischen der Untiefe Rawnen und dem Grunde, auf welcher die Myeholmen liegen, ist gleichfalls für Wohlbekannte eine sehr gute Einfahrt, welche nach Beschaffenheit des Windes, besonders von denjenigen, welche nach Christiansund bestimmt sind, benutzt werden kann. Den äußersten sichtbaren Scheren dieser Untiefen kann man sich bis auf ungefähr ½ Meile sicher nähern. Die Myeholmen werden sich ziemlich gesammelt zeigen. Die Scheren Baadahlsteen so wie auch die Rawneſcheren und Muin sind immer sichtbar; man könnte leicht annehmen, daß sie zu den Myeholmen gehören; wenn man aber gute Kennung von der zwischen ihnen und den Myeholmen befindlichen Oeffnung hat, so kann nach O. S. O. ½ S. mitten in dieser Einfahrt hineingesteuert werden, wozu folgende Landmarke dient: daß die nördlichste, aber zunächst Süden vor Bremsnäs liegende jähe Hucke, mitten zwischen Reensfield und Freykallen gehalten wird, bis man Store-Sortna sehen kann und sich dieser Schere nähert; dann kann allmählich mehr östlich nach und längs Sweggen, die nördliche Küste des Vorgebirges Bremsnäs, hingesteuert werden, wo man dem über der Wasserfläche Sichtbaren ziemlich nohe segeln kann. Während der Durchsegelung dieser Fahrbahn muß man die Schere Süd-Rawn kennen können, innerhalb dieser ist zu beobachten, nicht nördlicher zu halten, als daß beständig eine Oeffnung zwischen dieser und den Myeholmen gesehen wird, bis man sicher ist östlich vae Midfiardfald zu seyn.

Auf beiden Seiten der südlich var den Myeholmen liegenden Schere Fuglen giebt es eine gute Einfahet, die gewöhnlich Fuglefeed genannt wird. Würde man sich außerhalb der Myeholmen und nördlich vor Stewnshest befinden, und sichre Kennung von diesem Berge haben, so suche man ihn in S. S. O. etwas östlicher zu bringen, und steure nach diesem Course gerade auf denselben zu, wodurch die Myehalmen sichtbar werden; diese läßt man an Backbord liegen und sucht Kennung von den Scheren Föllingen und Fuglen zu erhalten. Diese beiden Scheren sind einander sehr ähnlich, aber man muß sich keinesweges irre führen lassen und nördlich um Föllingen gehen. Wenn man nach dem Lande hinsteuert und Föllingen voraus hat, so wird Plakmüssen südlich vor Mangilberg gesehen; wenn aber Plakmüssen sich dagegen auf der Nordseite des Mangilberges zeigt, so muß die voraus liegende Schere Fuglen seyn, bei welchen man nach dem Winde und den andern Umständen gemäß, wie schon erwähnt, auf beiden Seiten vorbei segeln kann. Kommt man längs der Küste von Südwesten her, so muß man sich vor einigen kleinen Scheren, Fuglewingerne genannt, in Acht nehmen, die auf dem östlichen Ende des sich von ¼ bis ½ Meile von der Schere Fuglen aus erstreckenden Grundes liegen. Die Scheren Fuglewingerne sind mit der Ebbe sichtbar, und die See brander beinahe immer an ihnen. In diesem Fahrwasser liegen ferner zwei blinde Scheren, Fognan und Ballerman genannt, aber an diesen brandet es sogar bei dem geringsten Winde oder der Bewegung der See, und die Brandung der letztern ist beinahe ⅛ Meile lang; man kann sich ihnen auf allen Seiten bis auf ein Paar Kabellängen nähern. Auf der äußersten östlichen Spitze des Grundes der Myeholmen, liegt eine blinde Schere, Braka genannt, welches

man sehr nahe segeln kann, ja man könnte sogar, wenn es nöthig wäre, zwischen dieser und Lille-Sorkna, doch zunächst Braka auf 6, 8 bis 10 Faden Tiefe hindurchsegeln. Die Schiffe, welche von Südwesten herkommen, welches gewöhnlich der Fall ist, besonders mit denen die Breedsund oder Walderhoug anthun, wavon in dem folgenden Kapitel gehandelt wird, können, weil Qulehoim sich sehr auszeichnet, leicht Kennung vom diesem erhalten; denn die äußerste Küste außerhalb Stewnshest ist ganz niedeig, und dieser, der äußerste, ungefähr ¼ Meile vom Lande entfernt liegende Holm, ist ziemlich hach, spitzig und ganz weiß. Dabei kann ferner bemerkt werden, daß eine Fahrbahn binnen um Quittingengrund, Swartoren und Qulehalm geht, welche aber ohne besandere Veranlassung nicht benutzt werden sollte; die, welche sich indessen derselben bedienen, müssen nothwendig außerhalb oder westlich um Tromsklär segeln, welcher man sich bis auf ein Paar Kabellängen nähern kann.

Es darf nicht unberühet übergangen werden, daß auf ¼ Meile gegen W. z. N. von der Schere Fuglen entfernt, ein kleiner Steingrund liegt, der mit den Namen Kroppen ist belegt worden, dessen Größe nur 2 bis 3 Kabellängen im Duechschnitte beträgt, und größtentheils 8 Faden Tiefe hat, aber auf der seichtesten Stelle findet man nur 5 Faden; bei schwächerm Seegange wird es nicht immer an demselben branden; indessen darf man, der Grundbrandungen wegen, doch nicht wagen über ihn weg zu segeln. Da diese Untiefe beinahe in einer geraden Richtung mit den beiden Bergen Piakmüssen und Mangilberg liegt, so ist man sicher nördlich vor derselben zu seyn, wenn Piakmüssen frei auf der Südseite des Mangilberges gesehen wird; würde man sich dagegen südlich vor dieser Untiefe befinden, so muß der erste Berg den letztern entweder decken oder jener sich auf der Nordseite vor diesem zeigen.

Nachdem also, von Norden angefangen, die verschiedenen Einfahrten zu der nach Drontheim führenden Hauptfahrbahn, mit den an den Außeninseln und an der Küste befindlichen Ankerplatzen sind erwähnt worden, so könnte wohl eine Nachricht von den Ankerplätzen, welche auf der langen Ein- und Ausfahrt, Leedet genannt, zu und von Drontheim vorgefunden werden, nützlich und angenehm seyn; obgleich es mit den allerbesten Karten sogar dem kundigsten Seemanne nicht möglich seyn wird, dieses Fahrwasser ohne die Anführung eines Lootsen zu besegeln oder in die Häfen einzulaufen. Wären diese Ankerplätze nicht vorhanden, so wäre es kaum möglich Drontheim zu erreichen; denn man wird sich bei annähernder Nachtzeit, trübem Wetter, Gegenströme u. d. gl. unmöglich in einem so engen Fahrwasser lavierend halten können. Ein erfahrner Lootse wird daher nicht leicht einen solchen Ankerplatz verlassen, ehe er sich im Stande sieht einen andern zu erreichen, es sei denn, daß Zeit und Umstände es erlauben, die Reise nach dem Bestimmungsorte fortzusetzen.

Wenn man von Süden herkommend bei der Schere Fuglen einsegeln wollte, so findet man den ersten Ankerplatz bei Smörholm, wo es, besonders für eingehende Schiffe, welche in diesem Fahrwasser Gegenwind antreffen und nicht wieder in See gehen wollen, einen guten Hafen giebt.

Ferner findet man in Uhrwaagen bei Langöe einen ziemlich guten einstweiligen Ankerplatz; doch ist er etwas enge und die Ausfahrt mehrentheils mit Schwierigkeiten verbunden, und wird daher nur denjenigen dienlich seyn, welche bei eintretender Windstille und eines in diesem engen Fahrwasser stark fließenden Stromes wegen, genöthiget wären sich dessen zu bedienen, und in solchem Falle sich durch bugsieren hineinhelfen könnten. Dieser Ankerplatz liegt für ausgehende Schiffe am bequemsten, weil diese mit östlichen Winden ohne große Schwierigkeiten von da auslaufen können. Urbrigens trifft man keinen Hafen ehe man

Christiansund, eine bekannte und nicht unbedeutende Handelsstadt, die ein Schiffswerft hat, wo die größten Schiffe nöthigen Falls mit allen Bedürfnissen versehen werden können, erreicht. Die Einsegelung in den Hafen kan van beiden Seiten geschehen, denn der Sund hat die ganze Strecke hindurch eine hinlingliche Tiefe.

Der erste Hafen, welchen man auf der Südseite der nach Drontheim führenden Hauptfahrbahn antrifft, ist bei Ringholm; aber dieser ist nur für ausgehende oder solche Schiffe brauchbar, die nach Christiansund bestimmt sind, und wegen Veränderung des Windes ihr Ziel nicht erreichen können. Die Einfahrt ist etwas enge und schwierig, aber der Hafen ist geräumig und gut, die Tiefe beträgt 8 bis 9 Faden.

Kleine und nicht tiefstechende Schiffe können durch Hammersund nach Stangdrag gehen; doch ist die Durchfahrt etwas enge. Große Schiffe können zu diesem Ankerplatze von der nördlichen Seite einsegeln, und sich auf der da befindlichen Tiefe van 8 bis 9 Klafteen einstweilen vor Anker legen. Indessen ist derselbe nur für eingehende Schiffe dienlich, die am besten wieder mit den Winden ausegeln können, welche zur Fortsetzung der Reise nach Drantheim bequem sind.

Ungefähr 1½ Meile ostwärts von Lille-Soelwär — welchee Ankerplatz, bei der Gelegenheit, wenn ein Schiff zufälligerweise bei den Grib-Inseln vorbei treiben würde, Seite 13 erwähnt worden ist — findet man bei Arnebe einen sehr guten Hafen, der 6 bis 7 Faden Tiefe und reinen Ankergrund hat. Da derselbe besser ist als der bei Soelwär, so würden die Schiffe, welche von diesem ausgelaufen oder vorbei gesegelt wären, und

Gegenwind mit einiger Kühlte anträfen, sogar wohl thun, wenn sie sich nach jenem zurück begeben; doch ist derselbe bequemer für aus- als für eingehende Schiffe, denn mit den südlichen Winden, welche zum Verfolg der Reise nach Drontheim dienlich sind, ist es schwierig von da aufzulaufen.

Eine gute ½ Meile im S. O. von Arnöe liegt eine Bank, die von Osten nach Westen, ungefähr ¼ Meile lang und von Norden nach Süden halb so breit ist; es wird 6 bis 7 Faden Tiefe und guter sandiger Boden auf derselben vorgefunden; sie kann mit allen Winden, außer den südwestlichen, welche schwere Seen verursachen, als eine ganz gute Rhede betrachtet werden.

Auf der südlichen Seite der nach Drontheim führenden Fahrbahn, der Insel Eddöe gegenüber, findet man zwischen Soetskärde und Storöe einen sehr guten und bequemen Nothhafen von 8 bis 10 Faden Tiefe mit weichem Grunde, der sowohl für ein- als ausgehende Schiffe dienlich ist.

Lavas der südlichen Seite von Eddöe kann man, bei eintretender Windstille und stark fließendem Gegenstrome, auf ½ bis ¼ Meile vom Lande entfernt einstweilen ankern; die Tiefe ist von 15 bis 22 Faden Sandgrund; allein der beste Ankerplatz ist in S. O. von der Kirche, 2 bis 3 Kabellängen vom Lande entfernt, wo es 7 bis 9 Faden tief und lehmiger Boden ist; man kann sowohl mit westlichen als östlichen Winden leicht von hier unter Segel gehen.

Bei Tyrhoug, an dem nordöstlichen Ende von Eddöe, ist sowohl für einkommende als ausgehende Schiffe ein guter Hafen, von 5 bis 6 Faden Tiefe mit feinem weißen Sande. Wenn es nicht zu stark wehet, so kann man auf einer in N. O. nahe außerhalb des Hafens liegenden Bank, Klarskue genannt, einstweilen ankern. Die Größe derselben ist auf Norden und Süden 2 bis 3, und auf Osten und Westen beinahe 2 Kabellängen; die größte Tiefe findet man auf der südlichsten Kante, nämlich 12 bis 13, aber auf der nördlichen nur 5 Faden, und überall ist sandiger Boden. Der beste Ankerplatz ist auf 7 bis 8 Faden Tiefe, und wenn es stärker wehen sollte, so kann man entweder nach Tyrhoug oder nach der, ¼ Meile weiter nordwärts liegenden kleinen Insel

Otterholm hinsegeln, wo es auch einen guten einstweiligen Ankerplatz giebt, der eigentlich ein zwischen zwei Holmen befindlicher Sund ist, der 5 bis 6 Faden Tiefe und reinen Grund hat; allein der Sund ist ziemlich enge, und da man nicht mit südwestem Wind durchsegeln kann, so ist derselbe nicht für eingehende Schiffe dienlich.

Bei Indre-Wärde ist hingegen ein guter Hafen, der 8 bis 10 Faden Tiefe und Sandgrund hat, dessen sich alle Schiffe ohne Rücksicht ihrer Bestimmung bedienen können.

In der Bucht östlich vor Skibnäs giebt es eine gute Rhede, wo man auf 3 bis 14 Faden Tiefe ankern kann; mit den Winden, welche einigen Seegang verursachen können, wird der Anker, der landwärts abnehmenden Tiefe wegen, den Grund desto stärker fassen. Die Landwinde, mit welchen die Tiefe dagegen zunehmend ist, werden natürlicherweise keinen Seegang verursachen, und da diese Stelle außerdem mit Verteurungen versehen ist, so können sowohl ein- als ausgehende Schiffe diesen Ankerplatz gut benutzen.

Zwischen den kleinen Inseln, welche Toft-Insein genannt werden, giebt es auf 7 bis 8 Faden Tiefe einen einstweiligen Ankerplatz, der aber nur für eingehende Schiffe dienlich ist; allein derselbe ist nicht sehr gut und wird daher selten gesucht.

Bei der auf der südlichen Seite der Insel Hitteen liegenden Hucke Aunhammer, ist für ausgehende Schiffe ein guter Hafen, wozu die Einfahrt dicht westlich vor der Hucke ist. Die Tiefe desselben beträge 9 bis 10 Faden und der Boden ist Modergrund. Ferner wird man ungefähr ¼ Meile weiter westwärts, auf der Nordseite vor Markusöe einen Hafen antreffen.

Bei Magerö ist einer der besten und geräumigsten Häfen dieses Fahrwassers, der sowohl für Ein- als Ausgehende bequem ist.

Etwas östlich vor dem auf der Insel Hitteren liegenden Hofe Hawna giebt es eine gute Sommerrhede, wo Schiffe auf einer Bank von ziemlichem Umfange, ungefähr 2 bis 3 Kabellängen vom Lande entfernt, vor Anker schwaien können; die Tiefe beträgt 7 bis 9 Faden und der Boden ist Lehmgrund. Daß einzigste wovor man sich daselbst zu hüten hat, ist eine ungefähr 2 Kabellängen außerhalb der westlichen Pünte liegende kleine blinde Schere. Südwestliche Winde werden einigen Seegang verursachen, und mit S. O. ist es nicht leicht von da unter Segel zu gehen, weswegen sie für eingehende Schiffe am dienlichsten ist.

Zwischen Terningen und Skarnskär giebt es, dicht östlich vor der ersteren, einen eben nicht sehr guten Ankerplatz; denn der Grund besteht aus scharfen und spitzigen Steinen, und ist daher dem Ankertaue gefährlich. Die Tiefe beträgt daselbst 11 bis 12 Faden; wenn es mit südwestlichen Winden etwas wehet, so wird solches einen ziemlich schweren Seegang zur Folge haben, es ist sogar mit diesen Winden, besonders wenn sie etwas südlicher sind, schwierig von da unter Segel zu gehen. Da die ausgehenden Schiffe auch nicht leicht von diesem Ankerplatze absegeln können, so dürfte derselbe nur im Nothfalle gesucht werden.

Ferner hat man einen Ankerplatz in Dybsund, zwischen den Inseln Gibsten und Onnde, von 14 bis 16 Faden Tiefe; allein es ist, außer mit den Winden zwischen N. O. und N. W, sehr schwierig von da auszulaufen, weswegen auch dieser nicht, ohne dazu genöthiger zu seyn, benutzt werden sollte.

Dagegen wird man in der Bucht, auf der Nordostseite der südlich von da liegenden Insel Hemskiälde, einen sehr guten Ankerplatz von 10 bis 12 Faden Tiefe vorfinden; ungeachtet dieser eine offene Rhede ist, wo man den nordöstlichen Winden bloßgestellt liegt, so werden diese doch keinen schweren Seegang verursachen. Da die Aussegelung nicht mit östlichen Winden geschehen kann, so ist derselbe nur für eingehende Schiffe dienlich.

Der Hafen bei der Insel Süd-Lexen ist einer der besten dieses Fahrwassers, weswegen er auch sehr gesucht wird. Der Grund besteht aus Sand und Lehm, und die Tiefe beträgt 6 bis 7 Faden. Dieser Hafen ist sowohl den west- als ostwärts gehenden Schiffen dienlich; die letztern werden sogar, wenn sie mit südwestlicher harten Kühlte hier ankommen, an diesem Orte verweilen; den in solchem Falle können sie nicht die Streckr von Agnäs bis Rödberg durchsegeln.

Auf der S. O. Seite der Insel Nord-Lexen können eingehende Schiffe auf 8 bis 10 Faden Tiefe, Sandgrund, so wie auch zwischen den Fischerholmen, wo es 6 Faden tief ist, ankern; allein man darf sich dieser beiden Ankerplätze, eines stark gehenden Stromes wegen, nue bei stillem Wetter bedienen.

Sowohl ost- als westwärts gehende Schiffe finden bei Kongswold einen guten Hafen, denn die letztern können sogar mit nördlichem Winde hinaus lavieren.

Bei Stawöe giebt es einen guten Hafen, der aber nur für ausgehende Schiffe dienlich ist; denn mit dem niedrigsten Wasser hängt die Insel mit dem festen Lande zusammen. Auf diesem Ankerplatze findet man dem äußersten Ringe gegenüber eine Tiefe von 14 bis 16 Faden, aber bei dem innersten nur 8 bis 10, und guten Ankergrund.

Auf der südlichen Seite der Insel Garten können eingehende Schiffe bei gutem Wetter, Windstille oder Gegenstroms halber, auf 10 bis 12 Faden Tiefe einstweilen ankern. Der Grund besteht aus weißem Sande.

In der Bucht bei Worpholm, und von da bis zu der Hucke Horholm, kann man längs der Küste, auf 1 bis 2 Kabellängen von derselben entfernt, ankern; es ist daselbst ziemlich leicht mit allen brauchbaren Winden unter Seael zu gehen. Ferner giebt es weiter ostwärts in Oerelandsbucht eine ebene Sandbank, die sich ¼ Meile längs der Küste und ungefähr eben so weit vom Lande aus erstreckt, auf welcher 5 bis 16 Faden zunehmende Tiefe und röthlicher Sand mit Lehm gefunden wird; man darf dem Lande aber nicht näher als bis auf 5 Faden kommen. Es geht kein bedeutender Seegang an diesem Orte, der stärkste könnte mit südöstlichem Winde erfolgen; weil aber die Tiefe landwärts abnehmend ist, so liegt man hier doch ziemlich sicher.

Noch giebt es weiter ostwärts bei Osteraad eine gute Rhede, wo man 7 bis 8 Faden Tiefe, Sand und Lehm findet; doch ist diese nicht so gut als die vorige, und wird bloß von westwärts gehenden Schiffen gebraucht.

Zwischen den Eidsholmen, welche ungefähr ½ Meile östlich vor dem letzterwähnten Orte liegen, kann man sich auf 7 bis 8 Faden Tiefe, Sand und Lehmgrund, vor Anker legen.

Ein Schiff, daß zufälligeerweise in diesen Meerbusen weiter hineintreiben könnte, kann bei Hatlewig, auf 9 bis 10 Faden Tiefe, einstweilen ankern.

Endlich ist ganz binnen im Noedfiord ein guter und ziemlich eingeschlossener Hafen, der eine Tiefe von 14 bis 16 Faden hat, aber die Aussegelung ist von da etwas schwierig; es müßte auch ein ganz besonderer Fall eintreten, wenn ein Schiff genöthiget wäre so weit hineinzulaufen.

In Seewaag, auf der Südseite des Meerbusens Skiörenfiord, werden ausgehende Schiffe einen ziemlich guten, einigermaßen eingeschlossenen Hafen von 12 bis 14 Faden Tiefe vorfinden. Weil man von da mit allen östlichen Winden aussegeln kann, so ist es, besonders im Spätjahre, besser sich dieses Ankerplatzes, als dessen bei Oerelandsbucht zu bedienen.

Bei der Landspitze Agnäs liegen ein Paar blinde Scheren; allein man hat daselbst auf 7 bis 9 Faden Tiefe auch zugleich einen Ankerplatz, der bei stillem und gutem Wetter, des hier auf dieser Streecke sehr stark laufenden Stromes wegen, benutzt wird. Im Jahre 1804 wurde auf der nordöstlichen Seite dieser Landspitze ein kleines Leuchtfeuer in einem roth angestrichenen Hause errichtet, das ungefähr 60 Fuß über der Wasserfläche steht, und vom 1sten September bis zum 15ten April jede Nacht brennen soll.

Bei Sälwen, ungefähr ½ Meile südwärts vor Agnäs, ist für eingehende Schiffe ein guter und bequemer Hafen, wo es 8 bis 12 Faden tief.

Digitized by Google

Noch ½ Meile südwärts vor dem letzterwähnten, dem Hofe Aaramon gegenüber, giebt es in einer kleinen Entfernung von der Küste eine Bank, deren Boden aus Sand und Lehm besteht und eine Tiefe von 9 bis 10 Faden hat, auf welcher man bei Windstille, des Stromes wegen, einstweilen ankern, und das Schiff durch Taue am Lande fest machen kann.

Weiter südlich findet man bei Lenswig zwei Buchten, wovon die nördlichste Yore-Lenswig, und die südlichste Lenswig-Hafen genannt wird. Erstere kann von allen Schiffen, ohne Rücksicht ihrer Bestimmung, benutzt werden; die Ausgehenden ankern am bequemsten auf 10, und die Eingehenden auf 6 Faden Tiefe, der Grund ist lehmig. Die letztere Bucht ist nicht so gut, am wenigsten für ausgehende Schiffe, auch giebt es hier eine größere Tiefe.

Auf der östlichen Seite dieses Meerbusens wird man unter dem Berge Blaaheja eine Bucht antreffen, wo es auf 10 Faden Tiefe einen guten lehmigen Grund giebt; ausgehende Schiffe sollten sich deren aber nur Windstille oder des Stromes wegen bedienen, weil sie nicht mit allen südlichen Winden leicht von da auslaufen können; aber für die nach Drontheim bestimmten Schiffe ist dieser Hafen in jedem Falle gut.

Innerhalb der Landspitze Rödberg wird sich sowohl für ein- als ausgehende Schiffe ein guter einstweiliger Ankerplatz darbieten, wo man am besten auf 5 à 7 Faden Tiefe ankern kann. Man darf dem Lande aber nicht näher kommen, als bis auf 4, und der zunehmenden Tiefe wegen, sich nicht weiter davon entfernen, als bis auf 10 Faden Tiefe. Mit nördlichen und westlichen Winden wird hier kein Seegang erfolgen, und mit den entgegengesetzten wird der Anker den schrägen Boden desto stärker fassen.

Zwischen Frosserskiäe und Flakgarden giebt es eine ziemlich gute Rhede, wo die Tiefe von 6 bis 12 Faden beträgt: je näher nach Flakgarden hin, desto wenigee tief. Man kan dieser Schere sehr nahe gehen, ja sogar zwischen derselben und dem Lande segeln.

Auf der südlichen Seite der Festung Munkholm wird man, ungefähr 2 Kabellängen von dem Holme entfernt, eine gute Rhede von 8 bis 10 Faden Tiefe antreffen. Größere Schiffe können dort sowohl an ihren Ankern, als auch an den auf dem Holme unterhalb der Festung angebrachten Ringen vertäuen. Die kleinern Schiffe werden sich auf einer geringern Tiefe näher hinanlegen. Im Jahre 1798 wurde auf dem Thurme dieser Festung ein Leuchtfeuer errichtet, welches den 1sten September angezündet wird, und bis zum 15ten April ununterbrochen brennt.

Endlich kömmt man nach einer langen und beschwerlichen Fahrt zu der bekannten uralten Stadt und dem bedeutenden Handelsorte Drontheim, welche natürlich ein vollständiges Werft besitzt; allein es ist hier doch eigentlich kein guter Hafen, außer für die Schiffe, welche nicht über 12 bis 13 Fuß tief stechen und den östlich vor der Stadt befindlichen Fluß hinauf segeln können. Die Schiffe, welche tiefer stechen und sich durch Löschen nicht in den Stand setzen können dort einzulaufen, werden bei Drontheim kein gutes Winterlager finden; indessen giebt es doch gerade vor der westlichen Seite der Stadt eine gute Rhede.

Endlich wird bemerkt: daß an der auf der Karte No. I enthaltenen Küststrecke, der durch die Fluth entstehende Hauptstrom seine Richtung längs den Küsten und Inseln östlich, nordöstlich und nördlich nimmt, welches indessen nach den Krümmungen der Küsten, der Gestalt der Inseln und nach den Richtungen der zwischen ihnen befindlichen Fahrbahnen mehr oder weniger verschieden seyn wird. Die Ebbe läuft natürlich in entgegengesetzten Richtungen. Außerhalb der Küsten geht die Fluth immer nach N. O. und N. und die Ebbe nach S. W; doch fließt der Strom mit starken westlichen Winden, es mag fluthen oder ebben, beständig nach N. und N. O. Bei stehendem östlichen Winde wird der Strom hingegen immer nach S. W. laufen, aber selten so stark als im ersten Falle. Ueberhaupt kann man als eine ziemlich sichere Regel annehmen, daß der Strom auf dieser Höhe, besonders auf 8, 12 bis 16 Meilen vom Lande entfernt, stärker und gewöhnlicher nach N. O. geht, als umgekehrt. Da nun der Strom, außerhalb dieser Küsten und Inseln, die Schiffe mehr nach Nordosten abtreibt, als entgegengesetzt, so erfordert dieses, bei Anthunng eines Reviers oder eines Einlaufes, besonders nördlich vor den Seib-Inseln und in der spätern Jahrszeit, bei langen Nächten und trübem Wetter, die Aufmerksamkeit der Seefahrer, um nicht mit südlichen und westlichen Winden leewärts der Einfahrt, welche man erreichen will, zu verfallen. Es ist auch öftees an den außenliegenden kleinen und wenig bewohnten Inseln schwierig einen Lootsen zeitig zu erhalten, denn theils haben die Lootsen mitunter einen weiten Weg und theils können sie des schweren Seeganges wegen, welcher gewöhnlich hier Statt findet, nicht geschwind genug hinauskommen. In Erwägung dieser Umstände, werden die von Süden herkommenden Schiffe, welche nach Drontheim oder einem andern in der Nähe liegenden Orte bestimmt sind, der leichteren Anthunng wegen, gewöhnlich den Weg durch Breedsund nach Walderhoug wählen*),

*) Die Einsegelung nach Walderhoug nebst der Fahrt von da bis zu der nach Drontheim führenden Hauptfahrbahn (Trondhiems-Leed) stellt die Karte No. 2 dar.

um daselbst mit Lootsen versehen zu werden, und dann ihre Reise nach Umständen, in Rücksicht auf die Tiefstechung des Schiffes, entweder innerhalb oder ausserhalb der Inseln und Scheren fortsetzen. Es können aber indessen mehrere Fälle eintreten, wo man diese Anthuung verfehlen könnte, oder daß es Zeitverlust seyn würde in Breedsund einzulaufen. In solchem Falle wird diese zuverlässige und deutliche Karte nebst den hier ertheilten Nachrichten, eine sichere Anweisung geben, um mit gegründetem Zutrauen, nach Beschaffenheit der Umstände, entweder die eine oder die andere Einfahrt anthun zu können; so wie sie auch im Nothfalle eine Anleitung geben wird, wie man sich bei mehrern Gelegenheiten vor Gefahren sichern kann, wo man sonst, ausser diesem Hülfsmittel, in die äusserste Verlegenheit gerathen könnte.

An den Aussenküsten und Ausseninseln steigt und fällt das Wasser, zur Zeit des Neu- und Vollmonds, bis auf 7 Fuß und darüber; es ist daselbst um 10¼ Uhr hohes Wasser. Im Jahre 1790 war die Abweichung der Magnetnadel, auf dieser Küste, zwei Kompaßstriche oder 22° 30′ westlich.

---

# Zweites Kapitel.

## Von der Norwegischen Küste,

wovon

die Specialkarte No. 2 die Strecke von Christiansund bis Stadtland enthält.

---

Die auf dieser Karte enthaltene Küststrecke, hat ausser den näher liegenden Landkennungen der Berge, Inseln und Küsten, noch zwei solche Hauptgegenstände, nämlich: auf dem nördlichen oder nordöstlichen Theile den Berg Stewnsheft, und auf dem südlichen oder südwestlichen Theile die merkwürdige Halbinsel Stadtland. Stewnsheft ist ein hohes, aus den drei Bergen Stewnsheft, Skiulsberg und Mählen bestehendes Gebirge, welche zusammen eigentlich nur einen Berg ausmachen, und gewöhnlich blos mit dem Namen Stewnsheft benannt werden. Diese Bergstrecke ist gegen N. W. und S. O. ½ Meile lang und reichlich halb so breit, sie wird in einer Entfernung von 10 à 12 Meilen seewärts so gesehen, wie dieselbe auf dem dritten Landvertonungsblatte abgebildet ist. Wenn man sich aber in der See nordwärts von diesem Gebirge befindet, so wird dasselbe als ein mit drei rundlichen Gipfeln besetzter Klumpen erscheinen. Von dieser Seite zeichnet es sich vor den andern Bergen vorzüglich aus, da es ein schweres von dem festen Lande auslaufendes Vorgebirge zu seyn scheint.

Da die nordwärts segelnden Schiffe gewöhnlich durch Breedsund gehen und Walderhong anthun, theils um so viel als möglich innerhalb der Scheren zu segeln, und theils um da mit Lootsen versehen zu werden, so wollen wir hier die Landkennungen dieser Küststrecke von Stadtland nordwärts beschreiben, welche nichts desto weniger für die von Norden herkommenden, oder unter andern Umständen bei dieser Küste eintreffenden Schiffe eine nützliche Anweisung seyn werden. Die Halbinsel Stadtland zeichnet sich durch die zwei, einen auf der südlichen und einen auf der nördlichen Seite derselben, einlaufenden Meerbusen vorzüglich aus, so daß sie sogar in einer weiten Entfernung auf der See als ein großes ausgedehntes Vorgebirge gesehen wird, welches sich um so viel mehr auszeichnet, weil die südwärts angränzende Küste sich ungefähr rechtweisend gegen Süden erstreckt; aber auf der andern Seite der Halbinsel ihre Richtung nach N. O. nimmt. Würde man sich in der Nähe von Stadtland befinden, und die andern Kennzeichen wären bei diesigem Wetter nicht sichtbar, so können die zwei Hucken Staalet und Stawen nebst dem Berge Rewihorn sehr viel zur sichern Kennung beitragen. Stadtlands nördlichste Spitze, Staalet genannt, ist ein kleiner spitzer Berg, welcher, besonders von der Ost- und Westseite gesehen, einer Insel ähnlich ist. Auf der Westseite liegt Stawen, welche sich ebenfalls, besonders von Norden oder Süden gesehen, unter ähnlicher Gestalt zeigt. Der Berg Rewihorn ist auch unter gewissen Lagen sehr kennbar, denn derselbe scheint von dem festen Lande abgesondert zu seyn, ist unten ganz rund und hat einen spitzen

Digitized by Google

Gipfel. Die zwiſchen Stadtland und Breedſund liegenden Inſeln ſind auf der Seeſeite ſehr hoch und jähe, zugleich iſt auch das innerhalb befindliche Land ſehr hoch, dazu kömmt noch, daß die kleine Inſel Swinöe die einzigſte iſt, welche ſo weit außen in der See abgeſondert liegt; dieſe zuſammen genommen werden dem Befahrer unfehlbare Landkennungen ſeyn. Außerdem iſt Breedſund ſeiner Mündung wegen ſehr kennbar, und wird es um ſo viel mehr, wenn man den auf Hesöe liegenden, beſonders ausgezeichneten Berg Sukkertoppen zu ſehen bekömmt; von der See her betrachtet ſcheint derſelbe wie ein ſpitzer Kegel geſtaltet zu ſeyn, und zeichnet ſich vor den andern umher liegenden Bergen vorzüglich aus.

Nordwärts vor Breedſund ſind die drei Romsdals-Inſeln: Lepsöe, Haramsöe und Skulöe ſehr kennbar; ſie ſind nur ſchmal, aber beinahe eben ſo hoch als das innerhalb derſelben liegende Land, gerade außerhalb oder nordweſtlich vor ihnen, ſcheinen ihre Breiten eben ſo groß als die zwiſchen ihnen befindlichen Oeffnungen zu ſeyn. Man kann dieſe Inſeln nicht leicht verkennen, beſonders wenn zugleich einige von den innerhalb liegenden Bergen ſichtbar ſind, z. B., Blökallen auf der Inſel Mien, welcher, wenn man ſich auf 2 à 3 Meilen ſüdlicher oder nördlicher außerhalb der äußerſten Gründen befindet, ſeine Geſtalt nicht verändern, ſondern ſich beſtändig ſo zeigen wird, wie er auf dem 3ten Landvertonungsblatte unter No. 8 abgebildet iſt. Hiernächſt folgt Skäringen, ein ſehr hoher Berg, der oben eine Kluft hat, und dadurch einem Sattel ähnlich zu ſeyn ſcheint; man kann ihn auf 8 bis 10 Meilen in der See deutlich ſehen, und wird ebenfalls, entweder man wäre ſüdlicher oder nördlicher, ſeine Geſtalt ſehr wenig verändern. Neben dieſem wird man den Berg Stor-Tin gewahr werden, welcher etwas höher als Skäringen iſt, aber mehrere zackenartige Spitzen hat, wovon beſonders die eine ſich ziemlich hoch über die andern empor hebt. Gleich neben an, nordwärts von dieſem Berge ſieht man Oteeröe, eine ausgedehnte, beinahe ebene, hohe, und an beiden Enden ziemlich ſteil herabgehende Inſel, an deren weſtlichem Ende der Berg Blökallen auf der Inſel Mien, und an deren öſtlichem Ende eine Oeffnung zwiſchen der Inſel und dem feſten Lande geſehen wird; dieſe Oeffnung, welche Söe-Eggen genannt wird, iſt überaus kennbar, weil man bei klarem Wetter das innerhalb derſelben liegende Land weit entfernt ſehen kann, und dann iſt beſonders der Berg Romsdalshorn eine wichtige Marke; denn, weil die Oeffnung Söe-Eggen nicht breit iſt, ſo kann dieſer Berg in der Oeffnung nicht geſehen werden, außer gerade dann, wenn man ſich außerhalb der Inſeln Sandöe und Ohna befindet. Der ungefähr 10 Meilen innerhalb der Inſel Ohna liegende Berg Romsdalshorn iſt ſo hoch, daß er bei klarem Wetter, ſeiner beiden ſehr ausgezeichneten Gipfel wegen, auf 6 bis 8 Meilen in der See außerhalb Ohna erkannt werden kann. Oeſtlich vor Söe-Eggen wird man die Strecke des feſten Landes gewahr werden. Hier zwiſchen liegt der Berg Glendemsfield, welcher, wegen ſeiner völlig runden Geſtalt, von allen Seiten geſehen einem ſpitzigen Heuſchober ähnlich iſt, und ſich dadurch ſehr auszeichnet, obgleich er nicht viel höher als die unterhalb liegende Küſte iſt. Näher nach Stewnshefe hin liegt der Berg Skalten, deſſen beſonders ſcharfe Spitzen, vorzüglich die nördlichſte, umgekehrte Eierzapfen ähnlich ſind, wodurch dieſer Berg ſich von den umherliegenden auszeichnet, welche beinahe alle eine runde und ebene Geſtalt haben. Endlich endigt ſich dieſe Strecke, wenn man von Weſtern herkömmt, mit dem vorher beſchriebenen Berge Stewnshefe. In W. S. W. vor dieſem liegt Guleberg, auch Boefield genannt; eigentlich iſt dieſer Berg ziemlich hoch, aber gegen den vorigen nur niedrig und viel kleiner, auch iſt er oben ganz flach, und wird, von allen Seiten betrachtet, ſeine Geſtalt nicht verändern; weil dieſer zugleich von den übrigen Bergen auf einer ganz niedrigen Küſte abgeſondert liegt, ſo iſt er auch dadurch deſto kennbarer.

Die, welche mit Kennung von der Halbinſel Stadtland von Weſten herkommen, und dem zufolge die ſogenannten Romsdals-Inſeln erkennen können, wovon Skulöe, auch Flemsöe genannt, die höchſte Inſel iſt, können gewiß ſeyn, daß ſie bei dieſen vorbei ſind, wenn der Berg Blökallen in O. S. O. geſehen wird, und dann ſollten die Inſeln Harröe, Sandöe und Ohna auch erkannt werden können, weil öſtlich vor denſelben eine Oeffnung oder Bucht, und beinahe kein unteres Land bis nach Stewnshefe hin geſehen wird. Die, welche aus der See unter dieſe Küſte verfallen, werden aus der ſchrinbaren Zwiſchenweite der Berge, ſo wie auch durch einfache Peilungen derſelben, leicht erkennen können, wie weit ſie ſich öſtlicher oder weſtlicher im Fahrwaſſer befinden, beſonders wenn ſie zugleich einige von den zwiſchen Stewnshefe und Tuſteren liegenden Bergen kennen können.

Nachdem alſo die merkwürdigſten Landkennungen auf dieſer Strecke angezeigt ſind, ſo wird die Fortſetzung von den gegebenen Nachrichten, die Einfahrten und Häfen dieſer Küſte zu finden, in derſelben Ordnung wie in dem erſten Kapitel folgen. Die auf beiden Seiten der Schere Fugien befindlichen Durchfahrten ſind dort beſchrieben; ſowohl dieſe als auch die Strecke nordoſtwärts nach Chriſtiansſund hin, ſind zugleich auf dieſer Karte enthalten, damit man bequemer von der einen auf die andere Karte übergehen könne.

Die, welche, in der Abſicht ihren Cours nach Nordoſten fortſetzen zu wollen, längs außerhalb der Inſeln von Südweſten her in die Lage kommen, daß ſie Guleberg ungefähr in O. S. O. peilen können, oder ſich vor der Mündung von Lyngwärfiord befinden, müſſen aufmerkſam ſeyn, daß ſie außerhalb Kolbenſina und Skaarſina vorbei ſegeln, ſo daß dieſe an Steuerbord liegen bleiben, wozu als Marke dient: Freykollen ge-

rade auf Quitholm ungefähr in O. z. N. zu halten. Quitholm ist, wie im ersten Kapitel erwähnt, als ein ziemlich hoher, spitzer und ganz weißer Holm sehr kennbar. Ungefähr eine kleine halbe Meile in W. z. S. von Quitholm, liegt eine kleine runde schwarze Schere, welche Swartoren genannt wird; wenn diese auf der Südseite von Quitholm frei gesehen wird, so kann man seinen Cours nach N. O. verfolgen, wobei die Scheren Fuglen und Fuglewingaerne an Backbord liegen bleiben.

Nahe westlich vor Swartoren liegt eine Untiefe, die Quitingengrund genannt wird; so lange der Berg Mählen hinter Skiulsberg frei, oder die westliche Seite dieses Gebirges gesehen werden kann, so ist man westlich vor Quitingen.

Man kann auch innerhalb Swartoren und Quitholm durchsegeln, allein diejenigen, welche hier eingehen, müssen doch wieder hinaushalten und außerhalb Tromskiär vorbei segeln, welcher man sich bis auf ein Paar Kabellängen nähern kann. Die Fahrt weiter ostwärts ist in dem ersten Kapitel beschrieben.

Oestlich vor Gallerskiär ist eine große und reine Einfahrt, die Lyngwärfiord genannt wird; durch diese müssen die von Süden binnenscheers herkommenden Schiffe, welche längs dem Lande ihre Reise nach der Hauptfahrbahn Drontheims (Trondhiems-Leed) fortsetzen wollen, wieder in die See hinauslaufen. Wäre man von der See her unter diese Küste verfallen, und man wollte entweder nach Molde gehen oder blos nach der Küste hineinhalten, um mit einem Lootsen versehen zu werden, so muß man, falls man von Südwesten außerhalb der Inseln herakommen ist, aufen um die äußersten sichtbaren Gallerscheren in einer Entfernung von ½ bis wenigstens ¼ Meile segeln. Um sich mitten vor die Mündung dieser Einfahrt zu versetzen, wird Guleberg, auch Boefield genannt, ungefähr in eine gerade Linie mit Skalten in O. S. O. gebracht. In dieser Richtung steure man auf Guleberg zu, bis Giendemsfield in S. O. ½ S. oder beinahe in gerade Linie mit Nordbiörnsundsöe gebracht ist; in dieser Linie kann man den Cours fortsetzen, bis die Boer-Kirche dicht südlich und westlich vor Guleberg deutlich gesehen wird. Indem man solchergestalt diese beiden Marken Giendemsfield und Nordbiörnsundsöe beinahe in gerader Linie hält, so geht man Funin, und die andern nördlich vor Boe liegenden Scheren, frei westlich vorbei. Wenn man die zwischen den Biörnsunds-Inseln und dem festen Lande befindliche Einfahrt erkennen kann, so kann man, in der Absicht einen der hiernächst zu erwähnenden einstweiligen Ankerplätze anzuthun oder innerhalb der Inseln durch Juulsund nach Molde hinzusegeln, mitten in dieses Fahrwasser hinein oder auch dicht unter Boeodde halten.

Die südwärts bestimmten Schiffe, werden die Mitte der Einfahrt von Lyngwärfiord treffen, wenn sie Easteen bei Sandöe in gerade Linie mit dem höchsten Punkte auf Skuiöe ungefähr in S. W. ¼ W. bringen; sie werden hier Raum genug zu lavieren finden, und können ganz nahe unter die Biörnsunds-Inseln hinsteuern; doch dürfen sie nicht nördlicher oder westlicher halten, als daß Klöwningen noch eben Skuiöe verläßt. In der Mündung dieser Einfahrt scheint Nordbiörnsundsöe mit Hammeröe zusammenhängend zu seyn, welche letztere sich als eine hohe Bergspitze zeigt. Weiter hinein kann man auf Nordbiörnsundsöe mehrere Häuser sehen, welches auf Südbiörnsundsöe auch der Fall ist, aber die andern Inseln sind unbewohnt.

Es giebt hier in der Nähe, sowohl für nord- als südwärts gehende Schiffe, verschiedene Plätze, wo sie einstweilen ankern können, z. B. bei Biörnsund, Haröe und auf der Nordseite von Guleberg bei Ersholm. Diejenigen, welche nach Molde gehen wollen, werden in der Bucht gerade vor der auf Gorsöe liegenden Ageröer-Kirche, eine gute Rhede zum einstweiligen Ankern vorfinden.

Oestlich vor der Insel Ohna und den anliegenden Holmen ist eine gute Einfahrt, welche Kraaksund genannt wird; eine halbe bis eine Meile außerhalb Ohna, wird man auch Otterholm und Röstholm erkennen können, welche während der Einsegelung an Steuerbord, und Asmundskiär, Saitsteen und Klöwningen an Backbord gehalten werden; letztere zeichnet sich vor den andern Scheren dadurch aus, daß der obere Theil sich in zwei kleine Hügel theilt; außerdem wird man die äußersten außerhalb Ohna liegenden Scheren, und auf der andern Seite der Einfahrt, Kippen nebst den zwei anliegenden Scheren sehen können. Uebrigens ist die Marke der Oeffnung des Kraaksundes: Lyngwär gerade in Hegdais-Skaret, die erste Kluft in dem südlich vor Söe-Eggen auf Otteröe liegenden Berge zu bringen, oder auch, daß Söe-Eggen 3 Faden westlich vor Asmundskiär gesehen wird, und dann steure man den Cours auf Söe-Eggen zu. Die Schere Kraaka ist in einem Abstande von einer guten Kabellänge auf beiden Seiten ganz rein.

Die darauf folgende nächste Einfahrt von der See ist Haawärsund; hier sind Remboan und Röstefald, die beiden äußersten Untiefen oder Scheren, an welchen die See beständig brandet. Wenn man Ohna und Sandöe erkennen kann, so müssen auch zugleich Haawär und Puckholm kennbar seyn; wenn die letztere gerade vor Söe-Eggen gebracht ist, so ist man nördlich von Röstefald frei; aber wenn Söe-Eggen gerade hinter der südlichsten Pünte von Ohna gesehen wird, dann ist man auf oder gerade vor Remboan, und

Digitized by Google

wenn Söe-Eggen sich südlich vor Ohna zeigt, so ist man auch südlich vor dieser Untiefe. Unter der Insel Sandöe zwischen dieser und Easteen giebt es einen sehr guten kleinen Hafen.

Wenn man von der See her außerhalb Nogwasiord einträfe, und wollte nicht hineinlaufen, sondern den Coues nach Norden fortsetzen, und würde Kennung von Rygesklär haben, welcher man sich bis auf 4 à 6 Kabellängen, in 60 bis 80 Faden Tiefe, sicher näher kann, so darf man nördlich vor dieser Schere nicht nahe unter die Inseln hinhalten, ehe gerade außen vor Ohna, und daher muß vor Rygesklär in N. N. W. oder N. W. ½ N. außen bei allen Untiefen bei Fladen, Grasliefallen, Hawflue ꝛc. hingesteuert werden; wiewohl diese Untiefen in Rücksicht der auf ihnen befindlichen Tiefen, an und für sich selbst eigentlich nicht gefährlich sind, so sind sie es doch, weil es bei einigem Seegange an ihnen brandet, und ungeachtet es zwischen ihnen sehr tief ist, so wäre es doch des einlaufenden Stromes wegen gefährlich, sich so weit hinein zu wagen. Wenn der nördlichste von den auf der Insel Fiertoften liegenden zwei kleinen Hügeln gerade vor Skaarafield, ungefähr im S. O. gesehen wird, wie auch, wenn die äußerste Seite des Berges Uria, auch Gamlems-Wetten genannt, mit Fluatuwa oder Flemshalsen, die nordwestliche jähe Seite des Berges auf Skuiöe, zusammen trift, so ist man auf der Untiefe Hawflue. Diejenigen, welche von Südwesten herkommend ihren Coues nordwärts fortsetzen wollen, dürfen sich dem Lande nicht nähern, bevor Skaara-Skawet völlig ostwärts vor dem nördlichsten Hügelchen auf Fiertoften gesehen wird, wie auch, daß Fluatuwa sich westlich vor Urlafield zeigt, alsdann können sie sicher nach Ohna hinsteuern, um entweder von da einen Lootsen zu erhalten oder dort einzulaufen.

Für diejenigen, welche sich gerade außerhalb der nördlichen Romsdal-Inseln befinden, ist Nogwasiord eine sehr gute Einfahrt, und für tiefstechende Schiffe, die entweder nach Molde oder nordwärts gehen wollen, besser als Roaldsfiord nebst den westlichern oder südlichern Einfahrten. Die Schiffe, welche über 14 Fuß stechen *), müssen, wenn sie durch eine von diesen Einfahrten, Breedsund mit begriffen, eingekommen wären, wieder in die See hinauslaufen, um ihre Reise außerhalb der Scheren fortzusetzen; weil sie weder über das zwischen der Insel Lepsöe und der Hucke Sörhauge befindliche Riff hinsegeln, oder wenn sie durch Breedsund eingegangen wären, auch nicht die enge Durchfahrt zwischen Waldeeöe und Kieholm, der für diese Schiffe unzulänglichen Tiefe wegen, passieren können. Hiebei kann bemerkt werden, daß die Fahrzeuge, deren Tiefstechen erlaubt, daß sie über das zwischen Lepsöe und Sörhauge befindliche Riff wegsegeln können, werden, wenn stilles Wetter, Strom, oder Gegenwind sich einstellen sollte, einen guten einstweiligen Ankerplatz auf diesem Riffe antreffen.

Wenn man in Nogwasiord einsegeln will, so muß man sich vor den eben erwähnten, westlich von Hartöe ausgehenden Scheren und Untiefen hüten, und daher so weit südlich und westlich halten, daß man die Durchfahrten und Oeffnungen zwischen allen vier Inseln sehen kann, bis endlich die Südhucke der Insel Fiertoften und die Nordhucke von Skuiöe einander begegnen, so daß Nogwasiord sich gleichsam zu verschließen scheint, dann bleibt Flemsbogen an Backbord liegen; oder wenn man Skaarafield erkennen kann, so kann diese Hucke, welche die westliche Mündung von Watnesiord begränzt, in gerade Richtung mit der N. O. Hucke auf Skuiöe, oder diese in O. S. O. ½ S., gebracht werden, und dann bleibt Flemsbogen an Steuerbord und Rygesklär an Backbord liegen. Wenn die westliche steile Seite des Berges auf Lepsöe und die östliche von Walderöe sich in gerader Linie zeigen, so ist diese die Süd- und Nordlinie von Flemsbogen; diese beiden Gegenstände dürfen daher nicht zusammen gebracht werden, bevor man gewiß ist, nordwärts oder südwärts vor benannter Schere zu seyn.

Wenn Easield, die westlichste Anhöhe auf Fiertoften, mit der äußersten Hucke auf Skuiöe zusammen gesehen wird, so ist man aufs nächste der Ost- und Westlinie der Scheren Skreya und Skaimen; ebenfalls ist man auf der durch Skreya gegen Südwesten und Nordosten gezogenen Linie, wenn die Storholmen nahe westlich vor dem höchsten Gipfel des auf Rondeöe liegenden Berges Rondehest gesehen werden, und nord- oder südwärts vor Skaimen, wenn die Westseite des auf der Insel Wiggeren liegenden Berges Hynnesfield sich in gerader Richtung mit der östlichen Hucke des Berges auf Godöe zeigt; aber so lange die Storholmen in der Linie mit, oder östlicher, als die unter dem Berge Ruphonne befindliche steile Westseite der Insel Hareidland gesehen werden, oder auch, daß der höchste Punkt von Erkna sich in gerader Richtung mit der jähen Seite der S. W. Hucke von Godöe zeigt, so ist man westlich vor diesen beiden Scheren; wenn man sich daher so weit westlich hält, bis, wie oben erwähnt, Nogwasiord sich eben zu verschließen scheint, so kann nach diesem Merkzeichen, oder nach der nördlichen Hucke von Skuiöe hingesteuert werden, wobei die Scheren an Steuerbord liegen bleiben.

*) Mit Springfluth oder sehr hohem Wasser und einem geschickten Lootsen, kann man vielleicht mit 16 Fuß darüber wegsegeln.

Digitized by Google

Wenn jemand sich unter den Storholmen befinden sollte, in der Absicht durch Rogwafiord einzulaufen, so wird der Cours nach der westlichen Pûre von Ullaholm gerichtet, und in dieser Richtung fortgesteuert, bis Harams-Klöwning mit der westlichen Hucke von Lepsöe und der östlichen von Wiggeren zusammentrifft, oder bis Haramsfiord durch die östliche Hucke von Lepsöe, Stölet genannt, und durch die bei der Kirche auf Haramsöe befindliche Hucke geschlossen zu seyn scheint. Würde Rugeskiär dann kennbar seyn, so steure man auf N. z. O., bis die Bergspitze Blökallens eben mit der südlichsten Pûnte der Insel Fiertoften zusammen trifft; nach dieser Marke wird gesteuert bis man Kieholm und Haarbuen passiert ist, und alsdann kann man mitten in der Einfahrt hineinhalten. Würde man hier zu lavieren genöthiget seyn, so darf anfangs nicht nördlicher gehalten werden, als bis die jähe Südseite von Blökallen in gerader Linie mit der Südhucke von Fierrosten gesehen wird; aber weiter hinein kann man sich Fiertoften auf 2 bis 3 Kabellängen nähern. Außerhalb Kieholm darf nicht südlicher gehalten werden, als bis dieser sich mit der Südhucke von Fierrosten in gerader Linie zeigt, wodurch die Einfahrt wie geschlossen scheint. Sowohl Kieholm als auch allem innerhalb auf der Südseite des Meerbusens liegenden Lande, kann man sich bis auf ein Paar Kabellängen nähren.

Auf der südöstlichen Seite von Skulöe, oberhalb Rognholm, giebt es auf 6 à 7 Faden Tiefe einen sehr guten einstweiligen Ankerplatz.

Innerhalb der eben erwähnten Inseln wird ein reines Fahrwasser und überflüssiger Raum zu lavieren vorgefunden. Auf der ganzen östlichen Seite von Harröe giebt es, besonders östlich vor dem Hofe Mökkelboestad, sehr gute Ankerplätze.

Durch Ullasund ist keine Einfahrt, aber durch den nächstfolgenden Haramsfiord findet man eine gute Durchfahrt, welche besonders den nach Molde oder weiter nordwärts fahrenden Schiffen, die zu tief stechen, um über das zwischen Lepsöe und Sörhauge befindliche Riff hinwegsegeln zu können, dienlicher ist, als die westlichern oder südlichern Einfahrten. Sollte ein Schiff sich unter den Storholmen befinden und wollte durch Haramsfiord einlaufen, so muß es dem vorerwähnten Merkzeichen folgen; nämlich, auf die westliche Pûnte von Ullaholm hinsteuern, bis die Schere Harams-Klöwning, welche an Steuerbord liegen bleibt, mit der westlichen Hucke von Lepsöe zusammen trifft; wenn alsdann zugleich die Insel Hestöe eben frei nordöstlich von Stöler sichtbar gebracht ist, so kann auf Hestöe bis innerhalb der Pûnte von Haramsöe, wo die Kirche liegt, hingesteuert werden; dann kann man mitten ins Fahrwasser, doch lieber etwas mehr nach der nördlichen Seite hinein halten. Unter Ousnäs auf der südöstlichen Hucke von Haramsöe, giebt es einen bequemen Ankerplatz, wo die Tiefe des Wassers 6 Faden beträgt, und ebner Sandgrund zu finden ist.

Um durch Wigra- oder Roaldsfiord einzusegeln, ist es unumgänglich nothwendig Kennung von den Storholmen zu haben, welche man, weil sie abgesondert liegen, nicht von großem Umfange sind und eigentlich aus 3 ziemlich hohen Holmen bestehen, unmöglich verfehlen kann; man kann sich ihnen auf allen Seiten bis auf 3 à 4 Kabellängen nähern. Auf dem innersten dieser Holme liegt ein kleiner Felsen, welcher Manden (der Mann) genannt wird, weil man sich eingebildet hat, daß die Gestalt desselben einer menschlichen Figur gleiche. Ostwärts vor den Holmen wird dieser sogenannte Mann in gerade Linie mit dem nördlichsten von ihnen gebracht, und mit dieser Marke auf die nördlichste Hucke der Insel Wiggeren bis zwischen Mellungsskiär und Knapen hingesteuert, wovon erstere an Steuerbord und letztere nebst Lepsöe an Backbord bleiben; dann suche man eine kleine Oeffnung zwischen dem Gipfel des Berges Stor-Tin und der südlichen steilen Seite des auf Lepsöe liegenden Berges zu halten, oder auch daß die Hälfte des Berges Gamlems-Werten südlich vor Lepsöe frei, und der Gipfel von Hildrehest über der südöstlichen flachen Landspitze von Lepsöe gesehen wird, solchergestalt wird der Cours auf O. S. O. gesteuert, bis man Kennung von Röshalm an Steuerbord und Fladskiär an Backbord erhalten hat; doch kann man, wenn es nöthig wäre, auf 2 bis 3 Kabellängen entfernt, auch nördlich um Fladskiär segeln.

Würde ein Schiff unter der Mellungsschere eintreffen, so hat es nicht nöthig erst nach den Storholmen hinzusegeln, sondern kann sich auf 3 à 4 Kabellängen außerhalb der Schere halten und übrigens nach den ebenerwähnten Kennzeichen richten.

Auf der östlichen Seite der Insel Wiggeren giebt es der Kirche gegenüber, ungefähr 3 Kabellängen vom Lande entfernt, eine gute Rhede, wo, auf 6 bis 8 Faden Tiefe, ein guter haltbarer Ankergrund mit Sand und Lehm gefunden wird; übrigens kann man längs der Ostseite der Insel, auf 2 bis 4 Kabellängen von der Küste entfernt, ankern, aber die Tiefe ist vom Ufer aus stark zunehmend und der Boden besteht aus losem Sande; außerdem können Schiffe, welche über 14 höchstens 16 Fuß tief stechen, wie vorerwähnt, nicht von hier binnenscheers nordwärts gehen, auch können sie, der geringen Tiefe wegen, nicht südwärts durch die Enge bei Kieholm nach Walderhoug segeln, weswegen diese Einfahrt nicht ohne Noth von solchen Schiffen benutzt werden sollte; denn außer

den an der Küste von Wiggeren vorhandenen einstweiligen Ankerplätzen, wird man keinen Zufluchtsort dort antreffen.

Segelt man außen um die westlich vor Wiggeren liegenden Untiefen, nordostwärts auf die Storholmen zu, so muß man sich vor einer Untiefe, Fauskin genannt, in Acht nehmen, auf welcher es nur 3 Faden tief ist; die Größe derselben beträgt nicht über eine Kabellänge im Durchschnitte, und bei Seegang brandet es an ihr. Die Kreuzpeilungen dieser Untiefe sind: der höchste Punkt der hohen kennbaren Schere Erkna mitten im Göesunde ersehen, oder daß die Nordhucke von Erkna sich ganz frei rechts von Synnesfield zeigt, und daß Madais-Klöwning, eine steile Kluft in dem Berge, welchen man auf dem festen Lande zwischen Hareidland und Godöe gewahr wird, sich der jähen S. W. Pünte von Godöe nähert und anschließt; diese Kennzeichen dürfen daher nicht beide auf einmal zusammen treffen.

Gerade außerhalb der Einfahrt nach Göesund, liegt eine andre Untiefe oder blinde Schere, Kalsbogen genannt, auf welcher es nur 2 Faden tief ist, und folglich wird die See beinahe beständig, wenigstens zuweilen an derselben branden. Die Kreuzpeilungen dieser Untiefe sind: wenn die Südseite Erknas sich in gerader Linie mit der Südseite von Blindemsfield zeigt, und wenn die Lesesschere die jähe Kante von Quitnäs eben berührt, weswegen diese beiden Marken nicht dürfen auf einmal zusammen treffen.

Mit günstigem Winde, denn zu lavieren ist es dort zu enge, hat man auf der südlichen Seite von Wiggeren eine gute Einfahrt, welche Göesund genannt wird, wo Erkna und Langskär an Backbord, und Rauden, Haafliſa, Gidskö und Walderöe an Steuerbord gehalten werden. Es ist nothwendig diese benannten äußersten Scheren mit Gewißheit zu erkennen, ehe man sich ohne Lootsen dahinein wagt.

Auf der Ostseite von Gidskö giebt es auf 4 à 6 Faden Tiefe einen guten einstweiligen Ankerplatz, von welchem man nach beiden Seiten, sowohl nördlich als südlich um Gidskö aussegeln, wie auch südlich um Walderöe nach Walderhoug einsegeln kann. Auf der Ostseite von Wiggeren sind ebenfalls gute Ankerplätze vorhanden, um aber von da nach Walderhoug oder nordostwärts binnenscheers nach Molde hinsegeln, oder auch die Reise weiter innerhalb der Inseln fortsetzen zu können, darf das Schiff, der voererwähnten Ursachen wegen, nicht über 14 Fuß tief stechen.

Zwischen Godöe auf der südlichen, und Gidskö nebst Walderöe auf der nördlichen Seite, hat man eine reine und tiefe Einfahrt, Gidskesund genannt, durch welche die von Walderhoug auslaufenden Schiffe gewöhnlich in See stechen. Es ist bei der Einsegelung in Gidskesund nothwendig, daß diejenigen, welche von Westen herkommen, Kennung von den kleinen Scheren Rauden haben, um sie in gehöriger Entfernung an Backbord halten zu können. Godöe ist überall, außer einem an der nordwestlichen flachen Landspitze Hainästange von 4 Kabellängen ausgehenden Riffe, rein und jähe; doch kann man dieser Landspitze auf 4 à 6 Kabellängen entfernt, sicher vorbei segeln. Als Marke, daß man sich innerhalb des Riffes befindet, dient, die Schere Haafliſa auf der Ostseite von Erkna gesehen. Die Kirche auf Gidskö ist weiß, gemauert, aber ohne Thurmspitze. In dem Falle, daß man auf der Ostseite vor Gidskö einstweilen ankern, oder mit Gegenwind nach Walderhoug hineinlavieren wollte, hat man sich vor der blinden Schere Näsfiue zu hüten, auf welcher es nur 8 bis 10 Fuß Tiefe giebt.

Breedsund ist die größte, geräumigste und am leichtesten anzuthuende Einfahrt auf dieser ganzen Küststrecke, sie wird auch deswegen von den Schiffen, welche diese Küste befahren, und entweder nach Molde, Christiansund oder Drontheim bestimmt sind, sehr gesucht, da sie gewöhnlich erst Walderhoug anlaufen, um zeitiger und sichrer einen Lootsen zu erhalten, ehe sie ihre Reise, in Rücksicht der Tiefstechung des Schiffes, entweder innerhalb oder außerhalb der Inseln und Scheren weiter ost- oder nordwärts fortsetzen.

Gerade außen vor dieser großen Mündung, doch zunächst Rondöe, liegt eine Untiefe, welcher man den Namen Waliebaan gegeben hat, zuweilen wird dieselbe aber auch Hesteskären genannt. Auf dieser Untiefe liegen 7 kleine Scheren, von welchen die meisten bei niedrigem Wasser sichtbar sind, und außerdem wird es mit einigem Seegange, außer bei hohem Wasser und stillem Wetter, an ihnen branden. Es ist ein sicheres Merkzeichen, daß man sich nördlich vor dieser Untiefe befindet, wenn der höchste Punkt auf Godöe nördlicher als in Osten gesehen wird, oder daß Godöe den auf Hesöe liegenden Berg Sukkertoppen deckt; denn in der Linie von Waliebaan zieht sich die Südseite von Sukkertoppen gerade auf der Südseite von Godöe; aber die Kreuzmarke ist: die Nordkante von Grasöe in gerader Linie mit einer großen Oeffnung, Ruphuilet genannt, des auf der N. W Seite der Insel Hareidland liegenden Berges Ruphonne gesehen; daher dürfen diese beiden Merkzeichen nicht auf einmal zusammen treffen. Die Küste von Godöe ist rein, so daß man sich derselben auf der Südseite nähern kann; nur an der S. O. Hucke Hogstein ist ein kleines von einer Kabellänge sich hinaus streckendes Riff, von welchem man einen hellen Schein im Wasser sieht. Innerhalb des Riffes, steure man gerade auf die S. O. Pünte von Walderöe zu, wo die dort liegenden Häuser alsdann gleich sichtbar werden; um nach dem östlich vor diesen Häusern befindlichen Ankerplatze hinzusteuern, muß man sich erst so weit östlich halten, daß eine Oeffnung

Digitized by Google

zwischen Walderöe und Orbaaröe gesehen wird; wenn man sich aber der Pünte nähert, wo die Häuser liegen, so wird wieder sandige unter dieselbe hingesteuert, daß die Oeffnung sich verschließt, und Laberg gleichsam Orbaaröe zu berühren scheint. Wenn alsdann eine große Stange, welche ein auf 200 Schritte von der Seekante entfernt stehendes Leuchtfeuer trägt, wonach man sich des Nachts richten kann, in N. W ½ W. gepeilt wird, so kann man ungefähr eine Kabellänge vom Lande entfernt in 8 bis 10 Faden Wasser ankern. Der Grund ist bis auf ½ Kabellänge vom Lande, wo es 6 bis 7 Faden tief, ziemlich eben, aber außerhalb dieser Strecke ist die Tiefe zunehmend; doch hat man auf 1 à 2 Kabellängen weiter hinaus noch 10, 12 bis 16 Faden, allein darauf tief es schnell bis zu 30 à 40 Faden, und obgleich guter haltbarer Ankergrund, Sand und Lehm da gefunden wird, so ist es doch nothwendig an den dazu angebrachten Ringen zu verteuen. Große Schiffe, die hier etwas verweilen sollen, müssen gut verteuen, und den westlichen Anker verkatzen. Mit S. W. Wind wird hier eine hohlgehende See erfolgen, und mit geraden Westen wehet es am stärksten durch Windstöße von den Bergen herunter. Weil die Tiefe, wie gesagt, vom Lande aus zunehmend ist, so muß die erwähnte Vorsicht beobachtet werden.

Auf den zwei kleinen westlich vor Hesöe liegenden Untiefen, Dybflue und Erknaflue, ist es tief genug, daß die Schiffe bei gutem Weiter und mit Seewind solche ungehindert passieren können; doch ist es während der Einsegelung nach Walderhaug sichrer sich zunächst an Godöe zu halten.

Um die Ein- und Aussegelung zu und aus dem Breedsunde zu erleichtern, wie auch zur fernerweitigen Nachricht der Seefahrer bei Nacht-Zeit, ist, außer dem erwähnten bei Walderhoug errichteten Leuchtfeuer, welches den Ankerplatz anzeigt, auch noch auf Randöe ein Feuer angebracht. Die Königliche Dänische Regierung war, nach veranstalteten Untersuchungen, darauf bedacht, verbesserte Einrichtungen an diesen Feuern zu treffen, so wie solches schon an einigen geschehen ist, und bei den übrigen Leuchtfeuern der Norwegischen Küste, beim Ausbruch des Krieges im Jahre 1807, beschlossen war.

Das Leuchtfeuer auf Rondöe, welches einst höher gestanden, ist jetzt, aus mehrern gegründeten, und zu seiner Zeit bereits richtig befundenen Ursachen, auf die Landspitze Qualnäs hinuntergebracht, wo dessen Höhe ohne Zweifel 76 Fuß über der Wasserfläche beträgt. Es besteht noch aus einem offenen Steinkohlenfeuer, welches, zugleich mit dem Walderhouger Leuchtfeuer, den 15 August angezündet und den 1ste May wieder ausgelöscht wird; die übrige Zwischenzeit des Sommers sind die Nächte auf dieser Höhe so hell, daß die Anzündung der Feuer ohne Nutzen seyn würde.

So lange die Landspitze Qualnäs durch keine besondere Gebäude ausgezeichnet ist, so kann man diese ausgehende Pünte, besonders von Westen herkommend, des sich oberhalb zeigenden hohen Landes wegen, nicht leicht erkennen. Man nimmt daher gewöhnlich, wenn das Wetter sichtig ist, und der Nebel an den Bergen es nicht verhindert, die Peilung von dem auf der Karte mit Δ bezeichneten höchsten Punkte der Insel; würde man sich aber in S. W. oder N. O. vor Qualnäs befinden, so wird diese Landspitze zufolge ihrer Ausstreckung sich deutlich auszeichnen. Diejenigen, welche von Westen oder Südwesten herkommen, um in Breedsund einzulaufen, und zwischen Randöe und Waieboan durchsegeln wollen, müssen nach den Scheren Waaren und Barrin, welche unter einer Benennung gewöhnlich Hesteboan genannt werden, auskucken; sie sind immer sichtbar, aber wenigstens brandet die See doch an ihnen. Den äußersten Seiten dieser Scheren kan man sich bis auf 1 à 2 Kabellängen nähern; mit einem Lootsen am Bord ist es sogar möglich sowohl zwischen ihnen, als auch innerhalb beider, doch dicht unter der Insel, durchzusegeln.

Während der Einsegelung nach Walderhoug, muß, um Waieboan südlich vorbei zu segeln, eine Oeffnung, ungefähr von einem Faden, zwischen Gadöe und Sukkertoppen gehalten werden; diese beiden Gegenstände dürfen nicht zusammen gehen, bevor man zwischen Grässöe und Godöe hineingekommen ist; nachher bedient man sich dessen, was von der Einsegelung nach Walderhoug erwähnt worden.

Bei Gupöre oder Laugnäs wohnen Lootsen; aber sie werden bei Seewinde nur mit überaus vielen Schwierigkeiten hinauskommen können, und bei Sturm wird es ihnen unmöglich seyn. Da, wo keine Brandungen an der Nordseite von Randöe gesehen werden, darf man sich derselben sicher nähern.

Der, zwischen Norwöe und Aspöe befindliche kleine Sund, wird Aalesund genannt. Die Einfahrt desselben ist besonders für große Schiffe sehr enge, indessen giebt es doch einen guten und sichern Winterhafen da. Dieser Ort hat die Gerechtsame eines Handelsplatzes, weswegen auch einige Kaufleute hier ansäßig sind.

Molde ist einer von Norwegens guten Handelsörtern. Beim ersten Blicke auf die Karte wird man wahrnehmen, daß man nach demselben durch die vorher beschriebenen, zwischen Lyngwärfiord und Breedsund befindlichen Einfahrten, beide mit einbegriffen, hineinsegeln, und darauf die Reise weiter, nach Beschaffenheit des Windes, und der Lage der zwischen den Außeninseln zurückgelegten Einfahrt, entweder durch Inulsund, Kiäringsund, Miesund oder Miefiord, welche letztere die Hauptdurchfahrt ist, fortsetzen kann. Daß

Digitized by Google

diese binnenscheers Fahrt nicht ohne Lootsen geschehen kann, es sei denn, daß man selbst des Weges kundig wäre, liegt wohl jedem einleuchtend. Es sind verschiedene einstweilige Ankerplätze vorhanden, welche man nach Umständen benutzen kann.

Sollte ein Schiff, das in der Mündung des Breedsundes wäre, wegen Veränderung des Windes, oder anderer Ursachen halber, genöthigt sein, einen einstweiligen Ankerplatz auf der S. O. Seite von Rondöe zu suchen, so kann es sowohl Osten um Grässöe und Skärvöe, als auch auf beiden Seiten der Scheere Tegleboa hineinsegeln. Diese Schere kann man sehen, oder wenigstens ist sie durch die an ihr jederzeit erfolgenden Brandungen kennbar, und es giebt eine Durchfart, sowohl zwischen ihr und Träholm, als auch zwischen ihr und Skiäevöe. Der Ankerplatz ist eine Rhede, die 6 bis 8 Faden Tiefe und einen sandigen Boden hat, wo man bei Seewinden eine ziemlich schweere Grundsee oder Deining verspürt; sie ist aber in der Rücksicht bequem, weil man bei allen Winden, welche Bestimmung ein Schiff auch haben möchte, leicht von da unter Segel gehen kann. Wäre es aber mit nördlichem Gegenwinde dort angekommen und wollte sichrer liegen, so kann es auch nach Tegebogen hinunterlaufen.

Zwischen Rondöe und Meerlandsöe giebt es eine gute Einfahrt; außerhalb derselben liegt eine kleine Untiefe, Geitmaren genannt, von 2 Kabellängen im Durchschnitte mit 3 Faden Tiefe, welche man durch die an ihr zuweilen erfolgenden Brandungen sicher erkennen kann; indessen sind diese bei stillem Wetter und mit Landwind nur unbedeutend. Die Kennzeichen dieser Untiefe sind: Wenn der auf der Ostseite von Meerlandsöe liegende Berg Tegafield gerade über Goldnäsaxla, einem auf der nordwestlichen Landspitze dieser Insel liegender Hügel, gesehen wird, so ist man westlich vor der Untiefe, und man ist östlich vor derselben, wenn die östliche steile Seite des Berges Meerlandshorn sich dicht östlich vor Goldnäsaxla zeigt. Ferner: der Berg Urla- oder Gamiems-Wetten, über der Landspitze Qualnäs gesehen, giebt die Linie dieser Untiefe an. Nördlich vor derselben zeigt Godöe sich völlig außerhalb der nördlichsten Pünte der Insel Rondöe, und südlich vor derselben wird diese Landspitze den höchsten Berg auf Skulöe beinahe decken. Uebrigens kan man sich durch Peilungen der Nordhucke von Rondöe leicht vor dieser Untiefe sicher halten.

Auf der Ostseite von Meerlandsöe ist ein guter und sicherer einstweiliger Ankerplatz, der Tegebogen genannt wird, der aber nur für nordwärts gehende Schiffe dienlich ist; die Tiefe beträgt 9 bis 10 Faden und der Grund ist Sand und Lehm.

Wegen der Scheren Jukleboa und Breschi, welche westwärts vor Maalnäs auf Meerlandsöe liegen, darf man sich sowohl dieser Insel als auch Scorpa, welche beide außerdem völlig rein und steil sind, nicht nähern, ehe man überzeugt ist, entweder nördlich oder südlich vor diesen Scheren zu seyn. Die Schere Breschi kann man beinahe immer sehen, aber Jukleboa nicht immer, doch brandet die See gewöhnlich an ihr; mit Kennung von diesen Scheren kann man da zwischen segeln, es ist aber doch nicht rathsam sich dieser Durchfahrt außer in dringendem Nothfall zu bedienen. Die Kennzeichen dieser Scheren sind: und zwar erstlich für Jukleboa, wenn man den Berg Ruphonne an der Seite des Berges Maalen frie sieht, oder, daß entweder Flöeeggen, die steile Nordseite von Flöefield, oder Sehinalihorn sich mitten über der S. W. Hucke von Rondöe, Haandfang genannt, zeigt, so ist man sicher, nördlich vor derselben zu seyn; wenn aber der Gipfel des Berges Idseggen sich die S. W. Hucke von Scorpa anschließt, so ist man west- und südwärts vor Jukleboa, und folglich, je mehr dieses Merkzeichen sich öffnet, desto weiter ist man südwestlich von der Schere entfernt. Zweitens, wenn eine gute Oeffnung zwischen den beiden Bergen Maalen und Sukkertoppen gesehen wird, so ist man nördlich vor Breschi; und wenn Tarbergtna, ein kleiner Hügel auf der Ostseite von Idseggen, sich mit der nördlichen steilen Kante von Scorpa zusammen zeigt, so ist man östlich von dieser Schere.

Die kleine, ziemlich hohe und weit außerhalb der andern Inseln liegende unbewohnte Insel Swinöe, ist ein vortrefflicher Kennungspunkt. Sowohl um diese Insel, als auch um die kleinen anliegenden sichtbaren Scheren, kann man rings herum bis auf ein Paar Kabellängen nahe segeln. Wenn ein nordostwärts bestimmtes Schiff sich hierunter befinden sollte, so muß es sich besonders vor den Scheren Jukleboa und Geitmaren hüten. Im Fall es lavieren müßte und wäre Norden vor Jukleboa gekommen, so darf, ehe es dicht unter die Nordseite von Maalnäs gekommen ist, nicht weiter südlich gehalten werden, als bis der Gipfel des Berges Ruphonne die Landspitze Goldnäsaxla eben zu berühren scheint.

Wollte man von der Nähe der Insel Swinöe, sich dahingegen der auf der Südseite von Scorpa befindlichen Einfahrt bedienen, so wird gerade auf den Berg Idseggen hingesteuert. Auf diesem Wege muß man eine Untiefe, Waageboan genannt, passiren; so lange der hohe spitze Berg Nyestöelshorn südwärts vor Dolsteen, einem ziemlich hohen Hügel auf der N. W. Kante der Insel Sandöe, frie gesehen wird, so ist man westwärts vor der Untiefe; wenn aber Nupafield mit Aanhammer, der jähen N. O. Hucke von Sandöe, zusammen trift, so ist man ostwärts derselben. Den Berg Nupafield kann man an den zwei zwischen diesem und Idseggen

befindlichen Baken leicht erkennen, dazu kommt noch, daß derselbe die Nordhucke des an der südlichen Seite von Nyestöeshorn begränzten Meerbusens Rövdefiord ist. Ehe man durch dieses Kennzeichen ostwärts der Untiefe zu seyn, überzeugt ist, darf man nicht südlicher hinhalten, als bis der auf Hareidland liegende Berg Melsunne noch die Südhucke von Scaepa berührt. Es ist zu bemerken, daß die Insel Scorpa mit Meerlandsöe zusammenhängend zu seyn scheint.

Bei den kleinen Inseln, welche vornehmlich Klaaewär genannt werden, giebt es einen guten Nothhafen, dessen Tiefe 6 bis 8 Faden beträgt; weil aber die Einfahrt für große Schiffe etwas enge ist, so ist derselbe nur den kleinern, und überhaupt nur den südwärts bestimmten Schiffen dienlich. Große Schiffe können indessen binnenscheers Süden um Möglebusöe und Osten um Böeland nach Breedsund hinlaufen; aber für diese giebt es auf dem Wege keine Ankerplätze, wo sie Schutz suchen könnten. Kleine Schiffe werden hingegen einen einstweiligen Ankerplatz bei Heeröe vorfinden.

Für nordwärts bestimmte Schiffe ist an der östlichen Seite von Sandöe ein guter einstweiliger Ankerplatz, wo sie in 6 à 10 Faden Wasser ankern können, allein es ist daselbst nur für ein einziges oder höchstens ein Paar Schiffe Platz. Die Einsegelung kann auf jeder beliebigen Seite der Scheere Waagebaan geschehen; wenn diese vorbei passiert ist, so wird nach der Schere Flisa hingesteurt, bis sich eine Oeffnung zwischen Giberange und der äußersten nordöstlichen Landspitze von Sandöe zeigt, alsdann wird die Einfahrt binnenscheers fortgesetzt.

Westlich um Sandöe, zwischen dieser auf der einen, und den beiden hohen Inseln Ristöe und Quamsöe auf der andern Seite, giebt es eine Einfahrt, nach welcher man auf jeder beliebigen Seite der Untiefe Skäggen vorbei, hinein segeln kann; bei heftigen Seebewegungen brandet es an derselben, aber nicht bei gutem Wetter. Wenn Fibeggen auf der Nordseite Leinkiwens gesehen wird, so ist man nördlich vor der Untiefe, und wenn Fibeggen sich über dem Gipfel Leinkiwens, oder etwas östlicher zeigt, wie auch wenn der höchste Punkt des Berges Idseggen gerade über der außerhalb Dalsteen auf Sandöe befindlichen nordlichsten Hucke gesehen wird, so ist man südlich vor Skäggen, oder auch, das Skarshoug, in welcher eine Kluft befindlich ist, mit Nupafield zusammen gesehen wird. Man ist östlich vor diese Untiefe, wenn die westliche Seite von Nyestöeshorn sich östlich vor der östlichen niedrigen Spitze der Insel Quamsöe zeigt, und endlich ist die Marke, daß man sich westlich vor der Untiefe befindet: wenn man den Gipfel von Nyestöeshorn über Quamsöe, und nicht östlich von derselben sehen kann; wie auch, daß die westliche Landspitze von Quamsöe noch nicht so südwestlich vom Schiffe gesehen wird, daß sie mit Flnewaagnäs, an der Mündung von Wandelvsfiord, zusammen trift. Es ist immer am leichtesten und am richtigsten, daß man Süden um diese Untiefe segelt, wo Skarshoug mit Nupafield zusammen gehalten wird, bis man Kennung von Swartskär erhalten kann. In einer kleinen Bucht, der Sandöer Kirche gegenüber, giebt es für kleine Fahrzeuge einen ganz guten einstweiligen Ankerplatz, welcher 6 bis 8 Faden Tiefe und weißen Sand hat. Für große Schiffe ist auf der Ostseite von Quamsöe eine ziemlich gute Rhede, 16 bis 18 Faden tief, Sandgrund, von welcher an beiden Seiten der Insel, doch am leichtesten nordwärts ausgesegelt werden kann.

Durch Wandelvsgab hat man eine reine Einfahrt, sowohl nach der erwähnten auf der Ostseite von Quamsöe befindlichen Rhede, als auch nach Hogshalm, an dessen Ostseite es für größere Schiffe eine gute Rhede von 5 bis 6 Faden Tiefe, und auch für kleine Fahrzeuge einen kleinen eingeschlossenen Hafen giebt; es ist ziemlich leicht wieder von da in See zu laufen. Wenn man Wandelvsgab von Norden oder Westen her anthun wollte, so ist es, um vor den, bis auf ½ Meile von Quitnäs ausgehenden Scheren gesichert zu sein, nothwendig, sich so weit ostwärts zu halten, daß Flnewaagnäs vor Rewthorn frei gesehen wird. Stadtlands Küsten kan man sich, mit Ausnahme des Riffes, wo diese Scheren liegen, bis auf ½ Meile sicher nähern.

Die an der Westseite Stadtlands liegende Schere Bokketyw ist beinahe immer sichtbar oder es brandet an ihr, sie ist folglich nicht gefährlich. Da es den Lootsen bei etwas starken westlichen Winden beinahe unmöglich ist, von dieser Seite des Landes auszukommen, so wird es wohl selten erforderlich seyn der Küste so nahe zu segeln; doch kan man, wenn es nöthig wäre, und besonders wenn man die Scheren Bokketyw und Uteggen sehen könnte, der westlichen Seite Stadtlands allenthalben bis auf ½ Meile nahe segeln. An der Untiefe Utteggen werden mit westlichen Winden, sogar bei gutem Wetter, immer Brandungen erfolgen, aber mit östlichen Winden und bei Windstille könnte es sich ereignen, daß solches nicht geschähe. Es giebt zwar in der Nähe dieser Küste verschiedene Stellen, wo man Gründe von 20 bis 30 Faden Tiefe findet, die aber folglich nicht gefährlich sind; davon leidet aber Havsine eine Ausnahme, deren Tiefe bei dem niedrigsten Wasser nur 4 Faden beträgt, bei heftigen Seebewegungen wird man Brandungen an derselben wahrnehmen.

Wenn ein Schiff wegen Seewind oder anderer Umstände halber gezwungen wäre Schutz zu suchen, so findet es in der Bucht, welche Ulvswaag genannt wird, einige gute Zufluchtsörter, z. B., auf der Ostseite der Insel Sandöe, wie auch dieser gegenüber, in Waagen, an der Seite des festen Landes bei der Pfarrwohnung, und endlich an der östlichen Seite der Insel Silden. Weil aber die Marken, sowohl der in dieser Bucht, als auch

der westlich außerhalb Waagsöe liegende Untiefen, auf der folgenden Karte vorkommen, so können sie erst im nächsten Kapitel, dem erwartenden Nutzen entsprechend, deutlich abgehandelt werden.

In Rücksicht des Stromes an der auf der Karte No. 2 enthaltenen Küststrecke, hat es dieselbe Bewandniß, wie an der auf der Karte No. 1 dargestellten Strecke: so daß der Hauptstrom während der Fluth längs dem Lande nach N. O. geht und zur Zeit der Ebbe nach S. W. läuft; aber zwischen den Inseln und in den Meerbusen wird der Strom sich natürlicherweise nach der Ausdehnung und Gestalt derselben richten. Bei harter Kühle fließt der Strom, es mag fluthen oder ebben, beständig nach N. O.; wenn hingegen ein stehender östlicher Wind wehet, so läuft der Strom in beiden Fällen nach S. W., doch selten so stark als entgegengesetzt. Insbesondre wird ein Schiff auf 8, 12 bis 15 Meilen vom Lande entfernt, durch den Strom sehr merklich nach Nordosten abgetrieben, weswegen man bei Anthuung der Küsten achtsam seyn muß.

An den Außenseite der Inseln ist es, nach Anzeige, zur Zeit des Neu- und Vollmonds um 10½ Uhr hohes Wasser. Das Steigen und Fallen des Wassers beträgt 6 bis 7 Fuß. Die Abweichung der Magnetnadel an diesen Küsten ist im Jahre 1791 zwischen 23 und 24° westlich gefunden worden.

---

# Drittes Kapitel.

## Von der Norwegischen Küste,

wovon

die Karte No. 3 die Strecke von der Nordpünte Stadtlands bis Blomöe, oder vom 62° 13′ bis 60° 30′ nördlicher Breite enthält.

---

Die Halbinsel Stadtland ist, wie wir in dem vorhergehenden Kapitel schon angezeigt haben, eins der merkwürdigsten Vorgebirge an der norwegischen Küste. Auf jeder Seite dieser Halbinsel ist eine ziemlich tief eingehende Bucht; die auf der nördlichen, Wandelvsfiord genannt, ist in dem zweiten Kapitel erwähnt worden, und die auf der südlichen Seite hat man den Namen Ulvswaag gegeben. Außer den bereits angegebenen Kennungen von Stadtland, wird, wenn man entweder aus der offenen See nach dem Lande herein, aber von Süden längs demselben herkömmt, die Mündung von Ulvswaag sogar zur unfehlbaren Kennung dieser Landhucke beitragen.

Würde man Veranlassung finden in Ulvswaag einzulaufen, so kann man sich des an der Ostseite von Seliöe befindlichen sicheren Nothhafens bedienen, welcher 18 bis 20 Faden Tiefe und reinen Sandgrund hat; aber es giebt in Waagen, bei der auf dem festen Lande liegenden Pfarrwohnung, einen bessern Hafen, der 10 bis 12 Faden Tiefe und ebenfalls sandigen Boden hat.

An der Ostseite der Insel Silden sind zwei für kleine Schiffe dienliche Häfen, die nach Beschaffenheit des Windes an beiden Seiten dieser Inseln segeln können.

Obgleich der Berg Hornehlen, dessen Höhe 2705 Fuß dänisch über der Wasserfläche beträgt, von sehr hohen Bergen umgeben ist, so zeichnet derselbe sich doch merklich aus; denn auf der Ostseite erheben sich zwei sehr hohe spitze Gipfel, und von da hängt der Berg beinahe senkrecht nach der See herab. Der Berg Skolmen ist nicht völlig so hoch: dessen drei Seiten erheben sich allmählig bis an den Gipfel, aber auf der Ostseite geht er ganz steil hinauf. Diese beiden Berge dienen denjenigen zur Marke, welche sich nahe unter der westlichen Küste von Stadtland befinden und in Ulvswaag einlaufen wollen; denn in diesem Fall muß der Gipfel von Hornehlen eben vor der westlichen Seite des Gipfels von Skolmen sichtbar seyn. Nach dieser Marke geht man westlich um Bokketyw und östlich um Havfina und Utryggen frei, wie auch zwischen Utryggen und Förrenäs hindurch, bis man vor dieser Hucke die ganze Insel Seliöe völlig sehen kann. Wollte man außen

Digitized by Google

um Havflua segeln, so muß der Berg Olderweggen westlich vor der Landspitze Kraaknäs frei gehalten werden, bis man Sellöe sehen kann, alsdann steure man gerade auf diese Insel zu. Auf diesem Course muß man sich aber von der Untiefe Fallene hüten; obgleich die See öfters an derselben brandet, so kann man auch noch ferner als Kennzeichen gebrauchen: daß die Berospitze Eldshorn, welche man innerst in der Bucht sehen kann, südwärts der nordwestlichen steilen Kante der Insel Sellöe gehalten werden soll, wenn man bei der Untiefe südlich vorbei segeln will; wenn aber diese Berospitze nordwärts der steilen Kante von Sellöe gehalten wird, so geht man nördlich bei der Untiefe vorbei. Die Kreuzmarke der Untiefe Fallen ist, die Spitze des Berges Skolmen gerade über der Westhucke der Insel Silden gesehen, woraus man also leicht schließen kann, ob man sich ost- oder westwärts vor derselben befindet.

Diejenigen, welche von Süden oder Westen her unter Waagsöe ankommen, dürfen dem Lande nicht näher halten, als daß sie die Insel Kind noch völlig außerhalb Fröeöe und Olderweggen sehen können, bevor die Insel Söllöe sich nördlich vor Kraaknäs frei zeigt, alsdann kann in die Bucht hineingesteuert werden. Auf Kraaknäs wohnen Lootsen, aber bei Seewinden wird es ihnen beschwerlich seyn anzukommen. Der Nordseite dieser Landspitze kann man bei gutem Wetter sehr nahe segeln. Die Schere Kraaka, welche man immer über der Wasserfläche sehen kann, ist von blinden Scheren umgeben, an welchen die See gewöhnlich brandet; man kann aber in allen Fällen vor ihnen sicher seyn, wenn man dem Sichtbaren nur bis auf 3 à 4 Kabellängen nahe segelt. Es kann daher, wenn man in die Bucht hineinlaufen wollte, vorläufig gerade auf diese Schere hingesteuert werden; indem man nördlich bei derselben vorbei segelt, wird das, was oben von der Untiefe Fallen erwähnt worden, zu beobachten seyn; wenn man diese Schere aber bei der südlichen Seite vorbei segeln wollte, so kann man sowohl zwischen sie und die Untiefe Meiflue, als auch Süden um die letztere hineinsegeln; im ersten Falle muß der bei Skougnäs liegende Holm in gerader Linie mit der südlichsten Pünte der Insel Silden gesehen werden, und im letztern Falle wird dieser Skougnäsholm mit der nördlichsten Pünte von Silden zusammen gehalten. Auf dem kleinen Grunde, welcher Törsfluen genannt wird, giebt es 9 Faden Tiefe, so daß man, besonders bei gutem Wetter, eigentlich keine Ursache hat sich vor demselben zu fürchten; aber bei starker Kühlte oder wenn Dening in der See Statt findet, werden doch Grundseen an demselben erfolgen. Es ist daher in allen Fällen rathsam, daß man sich durch die auf der Karte angezeigten Peilungen vor diesem Grunde gesichert hält, weil Erfahrungen den besondern Umstand bestätigen, daß wenn ein Schiff sogar bei gutem Wetter und ruhiger See über eine solche Untiefe wegsegelt, so kan dadurch mitunter eine besondere Grundsee entstehen, welche nach Umständen öfters Ungelegenheiten verursacht.

Zwischen den außerhalb der westlichen Seite der Insel Waagsöe, und den nördlich vor Bremangerland liegenden Scheren und Gründen, giebt es eine gute und geräumige Einfahrt zu einem auf der Südseite von Waagsöe befindlichen kleinen guten Hafen, Waagen genannt, wo man bei allen östlichen Winden auslaufen kann. Für diejenigen, welche von Norden, in der Absicht zwischen diese Scheren und Gründe einzulaufen, hier eintreffen, dient als Kennzeichen: daß sie sich südlich vor der Untiefe Halsebon befinden, wenn die Spitze des Berges Hornehlen gerade über dem äußersten von der Südwesthucke der Insel Waagsöe gesehen wird; doch muß man fortfahren südlich zu steuern, bis dieser Berg mit der nördlichsten Pünte von Husewaagsöe, welche Hovdet genant wird, zusammen trifft. Klöwningen ist eine kleine, aber ziemlich hohe Schere, die durch ihre zwei spitzigen Hügel, die zwischen sich eine Kluft bilden, sehr kennbar ist. Sie ist eine gute Marke gegen die auf der Südseite dieser Einfahrt liegenden Untiefen; denn wenn der Gipfel von Hornehlen gerade über dieser Schere sich zeigt, so ist man nordwärts vor der äußersten Untiefe oder der Schere Falle, und alsdann kann man bis die vorerwähnte Marke Hornehlen mit Hovdet zusammen gebrache ist, hineinsteuern. Beinahe ¼ Meile südwärts vor Falle liegt die Schere Wittrungen, welche stets sichtbar ist. Wenn der Wind und die Lage es erfordern, so ist es möglich, bei Wedsteen auf der nördlichen und bei Klöwningen auf der südlichen Seite vorbei, entweder nach dem erwähnten Hafen bei Waagsöe oder auch durch den Faaeflord einzusegeln; aber es ist eine schwierige Durchfart, und man wird auf dem Wege keinen Ankerplatz ehe in Skadestrom finden.

Außerhalb der Küststrecke zwischen Kraaknäs und Bremangerland hat man, um vor der da liegenden blinden Schere gesichert zu seyn, zu beobachten, der Küste nicht näher zu kommen, als daß man die Inseln Kind und Bartalen noch völlig, sowohl außerhalb Mulen, welches eine sehr kennbare freistehende Hucke oder ein kleiner Hügel ist, als auch außerhalb der Westhucke des Berges Olderweggen sehen kann, und in zweifelhaften Fällen sollte man sogar Blaakoll, den höchsten Berg auf Skorpöe, völlig außerhalb Mulen halten. Die Marke, daß man sich nördlich vor Skorpeflua befindet, ist: wenn die Klippe Wedsteen sich der Landspitze Styrnäs nähert, um mit dieser zusammen zu gehen; und um sicher südlich vor Skorpeflua zu seyn,

Digitized by Google

darf nur eine ganz kleine Oeffnung zwischen Wedsteen und der nördlichsten Hucke der Insel Bremangerland gesehen werden. Uebrigens kann man der Küste von Styrnäs bis zu der westlichen Hucke von Olderweggen nahe segeln.

In dem Meerbusen Bremangervoll giebt es einen kleinen Nothhafen, der Hogswig genannt wird, aber man kan, außer bei Winden zwischen Norden und Osten, nicht leicht von demselben auslaufen.

Zwischen den ostwärts vor Fröde liegenden Inseln, wird ein kleiner sicherer Schutzhafen vorgefunden, nach welchem man sowohl nördlich als südlich um Fröde einsegeln kann; indem man bei dieser Insel auf der Nordseite vorbei geht, darf sie in Rücksicht der Schere Mässe und der übrigen daselbst liegenden Klippen, nur bis auf 3 Kabellängen nahe gesegelt werden. Auf der westlichen Seite von Fröde kann man so nahe hineinhalten, daß die Westhucke von Stadtland in gerader Linie mit dem Berge Olderweggen gesehen wird; so lange der auf Skorpöe liegende Berg Biaakoli sich nicht östlich vor der Insel Battalen zeige, sondern gerade von dieser gedeckt ist, kann man vor allen südwestlich vor Fröde liegenden kleinen Scheren sicher seyn; sie sind außerdem nicht sehr gefährlich, weil man sie beinahe alle, außer der Schere Ystflua, an welcher die See doch öfters brandet, über der Wasserfläche sehen kann.

Zwischen den außerhalb der Südwesthucke von Bremangerland liegenden kleinen Inseln, giebt es einen andern kleinen Schutzhafen, welcher Smöehafen heißt, aber dieser ist nicht so gut als der nächst vorerwähnte.

Südwärts vor Bremangerland bieten sich die außerhalb des festen Landes liegenden Inseln, als die besten und sichersten Landkennungen dar; sie können seewärts noch auf 4 bis 6 Meilen weit gut erkannt werden. Obgleich diese Inseln beinahe eben so hoch als das feste Land sind, und nur 1 bis 2 Meilen von demselben entfernt liegen, so sind sie doch wegen ihrer Gestalt und der zwischen ihnen befindlichen Oeffnungen sehr ausgezeichnet; außerdem kann man auch noch die Oeffnungen der tief in das feste Land eingehenden Meerbusen deutlich erkennen.

Unter den erwähnten Inseln sind besonders Kind und Alden die sichersten und deutlichsten Kennungspunkte, und durch Peilungen von ihnen kann man leicht die Lage des Schiffes gegen die Küste bestimmen. Auf der Insel Kind liegen zwei Berge, wovon der östlichste der größte und höchste Berg ist, da wo sie zusammen stoßen, sind sie beide ganz steil, so daß sie eine tiefe Kluft zu bilden scheinen; mitten in dem kleinern und westlichern Berge ist eine ähnliche aber noch steilere Kluft, deren beide Seiten beinahe von gleicher Höhe sind, so daß es scheint, als wäre ein Stück von diesem Berge heraus geschnitten. Diese beiden Berge haben eine schräge Lage gegen einander, zufolge deren man auf der See, außer gerade gegen Westen vor ihnen, jederzeit eine dieser Klüfte sehen kann; die innerste zeigt sich am deutlichsten, wenn man zwischen Norden und Westen von der Insel, und die äußerste, wenn man zwischen Süden und Westen von derselben entfernt ist; je näher gegen Süden oder Norden, desto deutlicher wird man beide Klüfte sehen können. Es giebt auf der ganzen Küste keinen Berg von einer solchen Gestalt. Bei klarem Wetter kan man diese Insel ungefähr 8 Meilen weit seewärts sehen. Noch ist zu bemerken: daß auf der nordwestlichen Hucke der Insel eine weiße gemauerte Kirche mit einem rothen Dache liegt, welche man auf 2 Meilen weit kennbar sehen kann.

Gleich Norden vor Kind wird man die Insel Battalen sehen, welche kennbar höher als Kind ist; wenn man sich zwischen N. W. und S. W. von dieser Insel aus befindet, so scheint sie einem rechtwinkeligen Dreiecke ähnlich zu seyn, dessen schräge Seite gegen N. oder N. O. liegt.

Die Insel Alden hat gleichfalls einen sehr kennbaren Berg, der sich gegen Osten und Westen erstreckt; der Gipfel desselben ist flach, doch in der Mitte etwas ausgehöhlt, und an der innersten Seite ein wenig höher. Da diese Insel von dem übrigen Lande und den nächsten Inseln ziemlich abgesondert liegt, und Wärde nebst Bueland ganz niedrig sind, so wird dieselbe dadurch desto besser kennbar seyn; sie kann in einer Entfernung auf 8 bis 10 Meilen weit seewärts gesehen werden. Der Berg scheint, weil die Insel nur klein ist, eben so hoch als breit und lang zu seyn.

Auch die Insel Tolberg ist sehr kennbar, da sie zwei Heuschöber gleicht, von welchen der Westlichste am größten und etwas länglich, und der Oestlichste im Durchschnitte kleiner, rund und beinahe eben so hoch ist. Die zwischen ihnen befindliche Oeffnung kann man auf der nördlichen Seite in der Nähe der Insel Kind, und auf der südlichen in der Nähe bei Aspöe deutlich sehen; allein westwärts von der Insel hingegen, werden diese beiden Hügel sich nicht unterscheiden.

Die vorerwähnten Kennungen von den Inseln sind um desto sicherer, da diese weit seltener, als das feste Land, von Wolken und Nebel umgeben oder eingehüllt werden *).

*) Von der Gestalt der erwähnten Inseln sehe man ein mehreres auf den Landeskennungen No. 10 und 11 der angehefteten Landeskennungstafel.

Die Inſel Wärde iſt ſehr niedrig, und hat nur zwei kleine rundliche, heuſchober-ähnliche Hügel, von welchen der eine größer als der andre iſt.

Bueland iſt eine Sammlung von kleinen und niedrigen Inſeln, die mit Wardöe zuſammenhängend zu ſeyn ſcheinen.

Die Inſeln, welche unter einer Benennung Suls-Inſeln heißen, ſcheinen, weil die zwiſchen ihnen befindlichen Sunde, und die in die Inſel Indre-Sulen tief eingehenden Meerbuſen, ſo ſchmal und krumm ſind, daß man die Oeffnungen derſelben nicht gewahr werden kann, als ob ſie ein von dem feſten Lande ausgehendes Vorgebirge wären. An der ſüdlichen Seite dieſer Inſeln hat man einen großen tief eingehenden Meerbuſen, welcher Sognefjöen genannt wird. Der auf Indre-Sulen liegende Berg Polleſield, deſſen Strecke auf Süden und Norden ungefähr ¼ Meile beträgt, zeichnet ſich merklich aus, und hat von beiden Enden bis an die Mitte des ziemlich hohen Gipfels, eine allmählig zunehmende Höhe. Ferner dient zur Kennung: daß das ſüdwärts vor Sognefjöen liegende Land viel niedriger iſt, als das nordwärts liegende.

Die Inſel Udwär nebſt allen übrigen außerhalb Ytre-Sulen liegenden Inſeln, ſind ſehr niedrig, und man kann ſie als kleine abgeſonderte Holme deutlich erkennen. Auf Hunsöe liegt eine braun angeſtrichene Kirche mit einem rothen Dache und einer Thurmſpitze, die man auf 2 bis 3 Meilen weit ſeewärts ſehen kann.

Nachdem ſolchergeſtalt um nicht abzubrechen, die Landkennungen der Küſtſtrecke von der Südſeite von Bremangerland an, oder von dem Meerbuſen Fröeſöen, bis Süden vor den Suls-Inſeln geſammelt beſchrieben ſind, ſo folgt nun eine Nachricht von ihrer Anwendung, wodurch man den außerhalb dieſer Strecke liegenden Untiefen entgehen kann, nebſt einem Berichte von den dort befindlichen Schutzhäfen.

Auf der öſtlichen Seite der Inſel Battalen findet man einen kleinen guten Schutzhafen, zu welchem man ſowohl Süden als Norden um die Inſel ſegeln kann. Die Norden vor Battalen liegende Schere Aralden iſt ſehr kennbar; nahe bei der ſüdlichen Seite derſelben liegt eine blinde Schere, an welcher die See aber ſtets brandet, und übrigens kann man ſich ihr nach Belieben überall nähern. Die Stewne- und Senningſchere, welche weſtwärts vor Battalen liegen, haben nur eine mäßige Höhe. Lönfall iſt ebenfalls über der Waſſerfläche ſichtbar, allein viel kleiner; man kan ſich ihnen allen bis auf ein Paar Kabellängen nähern; aber in der Linie zwiſchen den zwei erſtern liegt eine blinde Schere, welche Stewnſkärboa genannt wird.

In Kindſund giebt es zwei gute einſtweilige Ankerplatze; der eine und beſte, von welchem man bei allen brauchbaren Winden nach beiden Seiten ausſegeln kann, iſt in der Bucht unter der Inſel Kind; der andre, welcher Ragnäswaag genannt wird, liegt auf der weſtlichen Seite der Inſel Rexten; allein dieſer iſt kleiner, und man kann nur bei nördlichem Winde von da auskommen, wie auch nur durch die ſüdliche Einfahrt zwiſchen den Inſeln nach demſelben einſegeln. Dieſer Ankerplatz iſt daher dienlicher für ſüdwärts beſtimmte Schiffe, die blos des Gegenwindes wegen da einlaufen.

Während der Einſegelung nach den vorerwähnten Häfen wird Aufmerkſamkeit erfordert, um der Untiefe Garboa zu entgehen; die Marke, wenn man bei dieſer auf der Nordſeite dicht vorbei ſegeln wollte, iſt: daß Börenfield ſich beinahe an die ſteile Südſeite des Berges auf Battalen anſchließe, oder man bringe dieſen in O. N. O. vor ſich; die Marke, oſtwärts vor der Untiefe zu ſeyn, iſt: wenn eine Oeffnung zwiſchen der Weſthucke von Twiberg und der Oſthucke von Ytteröe geſehen wird, oder daß man die letztere in S. ¼ O. vor ſich hat; darauf kann man Norden um die ganz weiße Schere Quitting hineinſteuern. Es giebt auch auf der Südſeite von Garboa und Quittingfall zwiſchen ihnen und Swerſting einen Einfahrt, indem man Trollhyllenowa, die ſteile Nordoſtſeite des Berges auf Rexten, mit der weſtlichen Hucke von Skorpöe zuſammen hält. Es iſt auch noch eine andre Einfahrt vorhanden, welche Süden um die Untiefe Tyſkfall und Norden um Ytteröe und Märöe geht, indem Trollhyllenowa in der Linie mit der Südſeite von Märöe, bis Tyſkfall vorbei paſſiert iſt, gehalten wird, wo man alsdann auf den höchſten Gipfel von Skorpöe zu ſteuern, und dadurch Norden um Sandöe und die beiden in N. W. von da liegenden kleinen Klippen frei geht, welche außerdem ganz rein ſind. Ferner kann man ſich auch noch, von Südweſten oder Süden her, das viel leichtern und reinern Weges nach Kindſund hinein bedienen, wo man ſich blos vor der Untiefe Jöngrundsfall zu hüten hat, an welcher die See bei heftigen Bewegungen brandet. Die Kennzeichen dieſer Untiefe ſind: wenn der höchſte Gipfel des Berges auf Battalen gerade über der nördlichſten Hucke von Ytteröe, und Högdalstuwa gerade über Hawathoug geſehen wird. Högdalstuwa iſt der öſtlichſte Hügel auf dem Berge, welchen man von hier im wahren Oſten, wie zwiſchen zwei Bergen liegend, gewahr wird; und Hawathoug iſt der nördlichſte Hügel auf der Inſel Askehougöe. Dieſe Marken kreuzen ſich oder treffen gerade auf der genannten Untiefe zuſammen, weswegen ſie nicht beide auf einmahl zuſammen gebracht werden dürfen.

Wenn die ſüdlichſte Hucke der Inſel Kind mit Högdalstuwa, oder mit der nördlichſten Pünte von Askehougöe zuſammen gebracht wird, ſo geht man mit dieſer Marke Norden um Jöngrundsfall und Süden um Haaboen frei; oder wenn man hingegen ſo ſüdlich ſteuert, daß Högdalstuwa mit der höchſten

Bergspitze auf Askehougöe zusammen trifft, so geht man mit dieser Marke auf der südlichen Seite bei der Untiefe vorbei, und zugleich vor den ostwärts liegende Scheren frei. Auf diese Marke oder etwas südlicher hingesteuert, so daß der Gipfel von Askhougöe sich nach und nach etwas nördlicher als Högdalstuwa zeigt, kann man nach einem zwischen Hellisöe und Tansöe befindlichen guten Hafen einlaufen, von welchem die Aussegelung bei allen östlichen Winden, entweder durch die nördliche oder südliche Ausfahrt, geschehen kann. Beim Ein- oder Aussegeln auf der südlichen Seite, muß man besonders auf die Untiefe Jagtieyfall aufmerksam seyn, welche jedoch auf allen Seiten umsegelt werden kann. Die Kennzeichen dieser Untiefe sind: die äußerste Hucke von Battalen in gerader Richtung mit dem Westlichsten von der Insel Rerten, und die südlichste Hucke von Tansöe in gerader Linie mit der südlichsten niedrigen Pünte von Guldholm, zeigen die Kreuzpeilungen der äußersten Kante der Untiefe an; wenn dem zufolge die Südhucke von Tansöe Norden vor Guldholm gesehen wird, so ist man nördlich vor der Untiefe; um aber südlich bei derselben vorbei zu segeln, muß Mensholm in gerade Linie mit dem nördlichsten kleinen Gipfel des Berges auf Swanöe, oder etwas nördlicher gehalten werden. Gunnaskiär, Rörinaskiär und Knappen nebst den benachbarten Scheren sind beinahe alle sichtbar, so daß diejenigen, welche sich nordwärts vor ihnen befinden, nichts zu befürchten haben, denn es ist besonders auf dieser Seite dicht unter ihnen ganz rein.

Es ist, ohne besonders gute Kenntnisse von den Untiefen zu haben, nicht rathsam, daß man sich zwischen die westlich vor Stawfiord liegenden Scheren und Gründe, und zwar von der Schere Knappen bis nach Haasteen hinunter, hineinwagt; allein für diejenigen, welche sich außerhalb dieser Strecke befinden, besonders wenn sie genöthiget sind zu laviren, und daher so nahe als möglich nach dem Lande zu hinhalten wollen, dienen folgende Kennzeichen: um vor Nord-Garboa auf der nördlichen Seite derselben gesichert zu seyn, muß der größte Holm von den Rygstenen mit der nordöstlichsten Hucke der Insel Tviberg zusammen treffen; und wenn die südlichste Schere von den genannten Rygstenen gerade vor der Nordseite des Berges Stavnäsfield gesehen wird, so ist man Süden vor Süd-Garboa frei; und man ist Westen von beiden frei, wenn der Gipfel Blaakoll mit der auf der Insel Kind befindlichen Kluft zusammen trifft, oder auch, wenn Halsehouge, der südlichste Humpel auf den kleinen Inseln, welche unter einer Benennung Bueland heißen, mit der innersten steilen Seite des auf Steensundöe liegenden nördlichsten Berges Stokkevaagfield zusammen trifft. Außer den erwähnten Kennzeichen hat man auch noch den Vortheil, daß die See bei einiger Bewegung, beständig an den genannten Scheren brandet; und wenn man die als Marken angegebenen Holme und kleinern Berge auch nicht so genau erkennen könnte, so sind doch die Insel Kind und Alden unverkennbar, wodurch man sich leicht zur Kennung von Bueland und einigen der größern Inseln verhelfen kann, um vermittelst der Peilungen nach der Karte zu bestimmen, an welchem Orte man sich befindet. Auf der ganz niedrigen und kleinen Insel Sandöe bei Bueland, liegt nur eine kleine Anhöhe, welche man gleich als die Aeußerste erkennen kann.

Der Grund Tempa ist eine Bank, wo die Fischer, wenn das Wetter es gestattet, oft liegen; das Lothen zur Erforschung der Tiefe wird, wenn man auf denselben einträfe, dazu beitragen, daß man mit Gewißheit den Ort des Schiffes gegen die Küste beurtheilen kann. Es ist wahrscheinlich, daß die See bei harter Kühlte an den Kanten dieses Grundes brandet.

Bei der kleinen Insel Molvär giebt es einen Schutzhafen, welcher für ein Paar kleine Schiffe dienlich ist; allein sie liegen dort der Seebewegungen wegen nicht ruhig, und außerdem ist die Insel nicht bewohnt.

Auf der südlichen Seite von Alden findet man einen kleinen guten Hafen, der 6 bis 8 Faden Tiefe hat. Die Einsegelung nach demselben geschiehet südlich um Haasteenboa und Fladskiär; wenn die letztere mitten vor dem höchsten Berge auf Alden gesehen wird, so befindet man sich in der Linie mit Haasteenboa, an welcher die See gewöhnlich brandet; um vor dieser gesichert zu seyn, suche man, nachdem Sandöe in Süden gebracht ist, Fladskiär Norden vor Alden frei zu bringen, ehe weiter ostwärts gesteuert wird. Sowohl auf Wära- als Remangrund ist es so tief, daß man deswegen nichts zu befürchten hat. Man kann die Insel Alden auf beiden Seiten umsegeln, aber bei nördlichem Winde ist es besser um die Ostseite zu gehen; denn sonst kann man, des außerhalb seibiger liegenden Holmes oder Eilandes wegen, nicht in den Hafen hineinkommen.

Die Sammlung von Inseln, welche sich ungefähr 1½ Meile weit gegen W. z. S. von Alden aus erstrecken, scheinen unter den meisten Stellungen gesehen, eine ausgehende zusammenhängende Landspitze zu seyn; von diesen werden die Aeußersten, welche klein und nicht sehr hoch sind, insgesammt Bueland genannt. Zwischen den zwei ersten dieser Inseln, nämlich Giöröe und Langöe findet man einen guten Hafen mit einer reinen Einfahrt, welcher den Vortheil hat, daß man nach beiden Seiten, entweder bei nördlichen oder bei südlichen Winden ein- und aussegeln kann. Buelands Inseln und Scheren sind so rein, daß man sich allem Sichtbaren bis auf 1 à 2 Kabellängen nähern kann.

Bei der Insel Gaasevär könnte ein Schiff im Nothfalle einen Zufluchtsort finden, aber der Hafen ist enge und das Auslaufen mit Schwierigkeiten verbunden, auch wird man hier dem Seegange ausgesetzt seyn; es wäre in solchem Falle besser weiter hinein nach Buskbe zu gehen, wo es einen guten Hafen giebt. Von Bueland südwärts auf Gaasevär und Steinau zu, ist es dicht unter allen sichtbaren Scheren und Holmen rein; aber gegen Südwesten von Gaasevär aus liegt eine gefährliche Untiefe, welche Halsteenboa genannt wird. Bei Seegang werden zuweilen Brandungen an derselben erfolgen, und bei stillem Wetter kann die sichtbare Klippe Taarna am besten zur Warnung dienen; wenn diese in gerader Linie mit der südwestlichen steilen Seite des Berges auf Ytre-Sulen gesehen wird, so ist man Westen vor der Untiefe frei; und Osten vor derselben, wenn die westliche steile Seite des Berges auf Alden sich ein wenig westlich vor den zwei, mitten auf der sonst niedrigen Insel Wärbe liegenden runden Hügeln zeigt; und endlich ist man Norden vor derselben frei, wenn der mittlere und höchste Hügel auf Gaasevär, welcher aber doch nur niedrig ist, mit der Südhucke der Insel Aspbe zusammen trifft.

Würde man auf der Höhe zwischen Taarna und Udwär gewöthiget seyn landwärts zu steuern, so muß man sich vor Sogneboa und den an der Steuerbordseite liegenden Scheren hüten. Die Marke von dieser Schere ist: daß die Bergspitze von Pollefield in gerader Linie mit der steilen Nordseite des Berges Stokkevaagfield gesehen wird; außerdem brandet die See mehrentheils sowohl an der erwähnten Schere Sogneboa, als auch an Holmeboa und Littegrund; übrigens ist die westliche Seite der Udwärs-Inseln so rein, daß man sich ihnen allenthalben bis auf 2 à 3 Kabellängen nähern kann.

Zwischen Olderkalv und Langbe findet man einen guten Hafen von 4 bis 5 Faden Tiefe mit reinem Sandgrunde, nach welchem die Einsegelung bei südlichen und westlichen Winden, und die Aussegelung bei den entgegengesetzten geschiehet.

Bei der Hauptinsel Udwär giebt es für ein Paar Schiffe von mittlerer Größe auch einen guten Hafen, zu welchem man bei allen westlichen Winden von Norden nach Süden einsegeln, und bei allen östlichen leicht wieder in See stechen kann.

Ferner ist bei Legbe, auf der südwestlichen Seite von Ytre-Sulen, ein kleiner guter Hafen, wo man sowohl von Norden als Süden her ein- und aussegeln kann.

Auf der Ostseite der Insel Hunsbe, auf welcher eine Kirche liegt, wovon Seite 30 erwähnt worden, giebt es einen guten Ankerplatz von 10 Faden Tiefe mit reinem Sandgrunde, der zwar vor Deining aus der See etwas offen ist, aber dahingegen einen guten haltbaren Ankergrund hat.

Ferner ist auf der östlichen Seite der Insel Ytre-Sulen, zwischen dieser und Moorbe, ein kleiner guter Hafen, und weiter nordwärts unter dem auf Dalebe liegenden Hofe Raane giebt es abermals einen kleinen, ziemlich guten Hafen, welcher sicherer als die äußern ist; allein derselbe hat eine längere Einfahrt, und man kann nur bei nördlichen und östlichen Winden von da auslaufen.

Die größten Schiffe können durch Ytre-Steensund ganz hindurch segeln, wo verschiedene gute Ankerplätze gefunden werden.

Auf der andern Seite des Meerbusens Sognesöen giebt es zwischen den Qwärnbe-Inseln einen guten Nothhafen, der besonders für Schiffe, welche entweder südwärts gehen oder wieder in See stechen wollen, dienlich ist, denn es wird nördlicher oder östlicher Wind zur Ausseaelung erfordert.

Die zwei in der Mündung von Sognesöen liegenden Sammlungen von Scheren, Nord- und Süd-Swalene, sind so abgesondert, daß man sie leicht erkennen kann; sie können in einer Entfernung von 2 à 3 Kabellängen sicher umsegelt werden.

Unter Börbeholm, auf der nordwestlichen Seite von Börnäsbe, giebt es einen kleinen guten eingeschlossenen Hafen, der südwärts gehenden Schiffen dienlich ist; aber die Einsegelung ist etwas schwierig, und es wird nordöstlicher Wind erfordert, um von demselben aussegeln zu können.

Zwischen den Westen vor Börnäsbe liegende kleinen Inseln, wird man ferner einen kleinen einstweiligen Ankerplatz dicht westlich vor Kiellingbe, und einen andern zwischen Sandholm und Johannbe finden; diese Ankerplätze haben den Vortheil, daß man auf beiden Seiten ein- und aussegeln kann. Obgleich es auf beiden Stellen enge ist, so wird man doch Seebewegungen vernehmen, und außerdem geht ein starker Strom zwischen den Inseln.

Auf der Strecke von Bremangerland bis Sognesöen sind die Inseln Kind, Bueland und Udwär die besten Stellen, welchen man sich nähern kann, um mit Lootsen versehen zu werden; besonders kann man den beiden letztern auf der westlichen Seite sehr nahe segeln, und die Lootsen können von da leicht hinauskommen.

Digitized by Google

Es ist für Schiffe, die zufällig auf die Strecke zwischen Bueland und Udvär verfallen könnten und Hülfe oder einen Lootsen suchen wollen, zu bemerken, daß Aspöe nicht bewohnt ist; auf Gaasevär sind aber Leute, die kundig genug sind ein Schiff zu leiten.

Diejenigen, welche sich außerhalb Sognesöen und südwärts vor den Klippen Svalen befinden, müssen sich vor den beiden Scheren Breiflua und Skallen hüten. Das Kennzeichen der Linie von diesen Scheren ist: daß der Gipfel des Berges Pollefield über der niedrigen Landspitze der Insel Steensundöe, Tangsodden genannt, gesehen wird; man darf daher nicht östlicher als in Osten vor den Klippen Svalen kommen, ehe man sich vor diesen Scheeren gesichert halten kann. Die Oeffnungen sowohl vom Meerbusen Fensfiord, welcher gerade ostwärts hineingeht, als auch von Feyefiord, der sich südlich erstreckt, wird man hier außen erkennen können, und diese verschiedenen Richtungen der Meerbusen werden dazu beitragen, daß man sich nicht irren kann. Holmengraae, der nördlichste von den kleinen Holmen, welche man in der Mündung von Fensfiord gewahr wird, ist leicht zu kennen; denn er liegt abgesondert und ist zugleich der höchste unter ihnen. Man kann denselben in einer Entfernung von ein Paar Kabellängen umsegeln.

Die bekannte große Handelsstadt Bergen auf der Norwegischen Küste konnte, ohne die angenommene Größe der Karten oder des Maaßstabes zu verändern, nicht auf dieser Karte einbegriffen werden, sie wird daher auf der Karte No. 4 gefunden. Dieser merkwürdige Ort liegt wohl eigentlich auf der Küste des festen Landes, allein außerhalb dieser giebt es auf einer über 40 Meilen langen Strecke, von Holmengraae an bis Skuddesnäs gerechnet, eine unzählige Menge größerer und kleinerer Inseln, Klippen und Scheeren, zwischen welchen man verschiedene Einfahrten nach einer Art Hauptfahrbahn findet, die innerhalb und zwischen diesen Inseln längs dem festen Lande nach Bergen hinführt. Diese Hauptfahrbahn wird Bergens-Leed genannt, wovon der Theil nordwärts der Stadt, Nordleedet, und der südliche Theil, Südleedet heißt. Die von Norden herkommenden Schiffe, welche nach Bergen wollen, segeln gewöhnlich bei Holmengraae durch Feyefiord, oder auch durch Feyeoosen, wie auch nach Beschaffenheit der Umstände, wo sie angekommen sind, durch eine der südlichern Einfahrten auf die Hauptfahrbahn hinein. Die nördliche Fahrbahn (Nordleedet) theilt sich nachher in Gieltefiord und Herlöefiord, welche beide nach Bergen führen.

Ein Schiff, das sich bei Holmengraae befindet, kann mitten in die Einfahrt hinein halten, sich darauf der Nordostseite von Feyeöe nähern, und von da mit einem Lootsen versehen werden. Allen den kleinen Scheren, welche auf der Strecke von Holmengraae bis Feyeöe liegen, kann man sich bis auf ungefähr ¼ Meile nähern; denn man kann beinahe immer sicher seyn, wo keine Brandungen gesehen werden.

Bei Grisholm giebt es einen bequemen einstweiligen Ankerplatz, wohin und wovon man leicht, sowohl bei nördlichen als südlichen Winden, ein- oder aussegeln kann. Sollte hier bei hartem Wetter eine zu starke Seebewegung Statt finden, so kann man sich des auf der Ostseite von Feyeöe befindlichen guten Hafens Sillewog bedienen, welcher 6 Faden tief, und sowohl den nord- als südwärts gehenden Schiffen dienlich ist.

Auf der östlichen Seite in Feyefiord hat man ferner auf der Nordseite von Sevreöe einen sehr guten eingeschlossenen einstweiligen Ankerplatz oder Hafen, der 8 bis 9 Faden Tiefe hat; da die Aussegelung aber nur bei allen nördlichen Winden geschehen kann, so ist derselbe blos den südwärts bestimmten Schiffen dienlich. Man kan nach Umständen sowohl Norden als Süden um Lyngöe nach demselben einsegeln.

Südlich vor Feyeöe, gerade außen vor Feyeoosen, kann man bei klarem Wetter die auf den Inseln Sulen liegenden Beege gut sehen, und nach dem Abstande derselben leicht schließen, daß die Oeffnung, welche in Osten gesehen wird, Feyeoosen seyn muß; zugleich ist Hesthouge, die nordwestliche Hucke des niedrigen Landes Feyeöe, welche einem Heuschober ähnlich ist, auch ein gutes Kennzeichen. Auf den Süden vor Feyeoosen liegenden niedrigen Inseln, zeichnet sich der Hügel Henneskallen aus, welcher ebenfalls einem Heuschober ähnlich, aber viel höher und größer, als der auf Feyeöe ist. Sollte es den Lootsen bei heftigen Seewinden schwierig seyn auszukommen, so kann ein Schiff sicher mitten durch Feyeoosen hinein segeln, um doet in einem ruhigern Wasser desto leichter einen Lootsen zu erhalten. Süden um die Insel Feyeöe kann man derselben bis auf 1 à 2 Kabellängen nahe seyn, und allen den südlichen Scheren, welche Norden vor Noedöe liegen, kann man sich bis auf 3 à 4 Kabellängen nähern; die einzige unsichre Schere ist Kleveskiär, an welchee es doch bei heftigem Seegange beständig brandet. Es ist übrigens noch zu bemerken: daß man von dem südlichen Theile der Insel Feyeöe keine Lootsen erhalten kann, weil er nicht bewohnt ist; auf der nordwestlichen Seite aber wohnen Lootsen, und von Henneöe kann man ebenfalls mit Lootsen versehen werden, wo man sich allem Sichtbaren bis auf ein Paar Kabellängen nähern kann.

Bei Hennebe ist ein guter Nothhafen von 6 bis 8 Faden Tiefe, den man bei widrigen Winden oder harten Wetters halber benutzen kann; weil aber nordlicher Wind bei der Aussegelung erforderlich ist, so ist derselbe den südwärts gehenden Schiffen am dienlichsten.

Auch giebt es bei Nordöe einen kleinen guten Nothhafen, der 10 bis 12 Faden Tiefe hat, wo die Aussegelung auch nur bei nördlichen Winden geschehen kann.

Man findet auch einen bequemen Hafen von 8 Faden Tiefe bei Waholm, wohin und woron sowohl nördliche als südliche Winde dienlich sind; man wird aber bei westlichen Winden eine ziemlich starke Deining hier spüren.

Hielmewaagen und Klebogen sind gute einstweilige Ankerplätze; doch ist der erste nur für nordwärts gehende, der letzte aber sowohl für nord- als südwärts bestimmte Schiffe dienlich.

Auf der westlichen Seite der Insel Alvöe giebt es zwischen dieser und Langöe einen guten Hafen von 15 Faden Tiefe, wohin und woron man sowohl bei nördlichen als südlichen Winden ein- und aussegeln kann. Einen ähnlichen Hafen trifft man in der Bucht bei Alvheim, und noch einen kleinen bei Hegholm, der aber dem Seegange mehr ausgesetzt ist. Von diesen drei Häfen kann man bei nördlichen und westlichen Winden durch die Strömsunde in die Hauptfahrbahn Bergens hineinsegeln.

In den beiden Strömsunden sind auch gute einstweilige Ankerplätze vorhanden, wenn der Wind es erlaubt da hineinzulaufen, ja sie sind sogar besser als der bei Hegholm.

Auf der Südostseite der Inseln Herlöevär giebt es einen kleinen Hafen, woron die Einsegelung nach der Hauptfahrbahn (Leeder) bei westlichen, und die Aussegelung seewärts bei östlichen Winden geschehen kann.

In Qualoosen, zwischen Ooeöe und Skogsöe, giebt es zwar einen Zufluchtshafen, aber es ist daselbst 30 Faden tief, und die Aussegelung kann nur mit Nordwind geschehen, weswegen er nicht benutzt werden sollte, es sei denn, daß man für den Augenblick keine andre Zuflucht hätte.

Auf der Südseite der Insel Blomöe, zwischen dieser und Ohno nebst Rognöe, giebt es nach der Hauptfahrbahn eine sehr gute und reine Einfahrt, Ulvsund genannt, wo zugleich zwei gute Ankerplätze gefunden werden, von welchen der äußerste 12 Faden Tiefe hat, und besonders den Schiffe dienlich ist, welche blos von der See einlaufen wollen, um einstweilen zu ankern, denn sie können leicht wieder von da in die See hinauskommen; der innerste, welcher geräumiger und sichrer ist, hat 10 bis 12 Faden Tiefe. Man kann zu und von beiden sowohl mit nördlichen als südlichen Winden ein- und aussegeln.

Innerhalb dieser Strecke der eben erwähnten Inseln, ist es auf der nach Bergen führenden Hauptfahrbahn geräumig und rein zu laviren, den man kann allem, was sichtbar ist, sehr nahe segeln. Man findet einen guten einstweiligen Ankerplatz unter dem auf der nordwestlichen Seite der Insel Holtzenöe liegenden Hofe Siellanger, zwischen diesem und Ringholm, welcher von 6 bis 12 Faden Tiefe hat, und sowohl den nord- als südwärts bestimmten Schiffen dienlich ist. Auch hat man ungefähr ½ Meile südlicher, auf der östlichen Seite von Skorpöe, einen sehr guten Hafen auf 10 bis 12 Faden Tiefe, welcher vor dem Seegange besser eingeschlossen liegt als der vorige; auch von hier kann man, sowohl nord- als südwärts, bequem aussegeln.

Ferner giebt es unter dem südöstlichen Ende der Insel Opsöe wieder einen guten Hafen von 10 Faden Wasser, der aber eigentlich nur den südwärts bestimmten Schiffen dienlich ist. Nordwärts gehende Schiffe werden dagegen einen dienlichen Hafen unter dem nordwestlichen Ende von Berlandsöe finden, welcher 12 bis 14 Faden Tiefe und einen guten sandigen Boden hat.

Die verschiedenen Einfahrten auf der Strecke von Feyesöe südwärts, und die verschiedenen daselbst befindlichen Häfen bieten sich den Seefahrern, welche, während des Vorbeisegelns längs dieser Küste, oder bei dem Eintreffen daselbst, einen Hafen anthun wollten, als sichre Zufluchtsörter dar. Man kann sich der Küste bis auf ¼ Meile außerhalb der Scheren, wo die See brandet, sichre nähern; und wenn der Lootse nicht von einer Insel käme, so kann man ihn nach Umständen, solange es des Wetters wegen möglich ist, von einer andern erwarten. Es ist wohl nicht rathsam, sich ohne die Leitung eines Lootsen zwischen die Inseln hineinzuwagen, denn die Durchfahrten sind enge und mühsam, und zugleich sind die Ströme in denselben, besonders während des auslaufenden Wassers oder in der Ebbezeit, sehr stark. Sollten aber wegen eines harten Wetters mit Seegang und Seewind, die Lootsen nicht auskommen können, und man nur mit dem Schiffe eine der größern Einfahrten, Feyefiord oder Feyeoosen erreichen kann, so kann man nach den obigen Anweisungen sicher da hineinsteuern, wo es denn innerhalb der Inseln in einem ruhigern Wasser Schutz giebt, so daß der Lootsen an Bord kommen kann.

Außer den erwähnten Häfen und Zufluchtsörtern, möchte man wohl noch Sunde und Durchfahrten zwischen den dem festen Lande näher liegenden Inseln finden können; weil es aber daselbst weder einen Handelsort noch eine andere Veranlassung für den Seefahrer giebt, warum er sich derselben bedienen sollte, so ist es auch ganz überflüssig sie zu berühren.

Digitized by Google

In Rückſicht auf den Strom, außerhalb der in dieſem Kapitel abgehandelten Küſtſtrecke, iſt zu bemerken, daß der Strom während der Ebbezeit nordweſtwärts läuft, woraus man ſchließen kann, daß der Strom auf dieſer Strecke überhaupt eben ſo, wie außerhalb der auf den zwei vorhergehenden Karten enthaltenen Küſten, ſtärker nord- als ſüdwärts geht, welches die Aufmerkſamkeit derer verdiene, die eine beſtimmte Einfahrt an der Küſte anthun wollen, oder Gegenwindes, wie auch anderer Urſachen wegen, genöthigt ſind ſich unter dieſer Küſte kreuzend zu halten.

Nach mehrern im Jahre 1794 ſorgfältig angeſtellten Beobachtungen, glaubt man anzeigen zu können, daß die Abweichung der Magnetnadel zu der Zeit unter Stadtland 23° 45′, aber weiter ſüdwärts außerhalb der Küſte, wie auch in der Stadt Bergen von 24° 30′ bis 24° 45′ weſtlich geweſen; wobei zugleich bemerkt iſt, daß die Abweichung binnen in den Meerbuſen von 1 bis 1½ Grad weniger war, als außerhalb der Inſeln.

---

# Viertes Kapitel.

## Von der Norwegiſchen Küſte,

wovon

die Karte No. 4 die Strecke vom 60° 35′ bis 58° 50′ nördlicher Breite enthält.

---

Außer den im vorhergehenden Kapitel erwähnten Ankerplätzen, welche in Herlöfiord, ehe man zu Bergen kömmt, vorgefunden werden, giebt es ferner in Hannewiig einen Zufluchtsort, der aber nur, weil man blos bei ſüdlichen Winden ausſegeln kann für die nordwärts beſtimmten, oder für die von Bergen aus dieſem Weg gehenden Schiffe bequem iſt; die Tiefe beträgt daſelbſt 13 bis 14 Faden und der Ankergrund iſt gut.

Flensborghafen iſt hingegen ſowohl den ſüd- als nordwärts gehenden Schiffen dienlich, denn man kann von da nach beiden Seiten leichter unter Segel gehen. Der Ankerplatz hat 15 Faden tiefes Waſſer.

Unter der Hucke Stromsnäs findet man in der Buche gerade vor dem Holme einen guten einſtweiligen Ankerplatz von 8 bis 10 Faden Tiefe, der ebenfalls ſowohl den nord- als ſüdwärts gehenden Schiffen dienlich iſt. Nach dieſem giebt es in dem Meerbuſen keine Ankerplätze, ehe man zu Bergen kömmt.

Wenn man von der See her durch die Strömſunde hinein gekommen iſt*), ſo iſt es, wenn der Wind es erlaubt, am beſten auf Herlöe hinzuſteuern, und dann nach Umſtänden entweder ſüdlich oder nördlich um dieſe Inſel in Herlöefiord hineinzuſegeln; ſollte der Wind aber zu nördlich fallen, oder auch daß man durch eine der ſüdlichern Einfahrten, z. B. Ulvſund etc., eingekommen wäre, ſo wird es bequemer ſeyn, den Weg durch Gieltefiord nach Bergen fortzuſetzen.

In Ulvſund giebt es, wie im vorhergehenden erwähnt worden, zwei Ankerplätze, wovon der äußerſte den Schiffen dienlich iſt, welche, ohne Abſicht nach Bergen zu gehen, blos von der See dort einlaufen wollen, um einſtweilen zu ankern; allein der innerſte iſt hingegen ſowohl für ein- als ausgehende Schiffe dienlich.

Man kann ſowohl nördlich als ſüdlich um Toftöe in Gieltefiord hineinſegeln; doch iſt die nördlichſte Einfahrt die beſte, wo es unter den Tofholmen einen guten einſtweiligen Ankerplatz giebt, von welchem man ſowohl bei ſüdweſtlichen als nordweſtlichen Winden leicht unter Segel gehen kann. Die Einfahrt Süden vor Toftöe, Swelgen genannt, hat zwar überflüſſige Tiefe, aber ſie iſt ſehr enge, und der Cours, zwiſchen den daſelbſt liegenden Inſeln und Scheren, ſehr veränderlich. Es giebt auch hier innerhalb der Inſel in der Bucht unter dem Hofe Wiig einen guten einſtweiligen Ankerplatz, deſſen Tiefe 10 bis 12 Faden beträgt, aus welchem man mit nordlichen Winden gut hinaus ſegeln kann.

*) Siehe zugleich die Karte No. 3.

Digitized by Google

Westwärts oder gerade außerhalb der Insel Store-Sartorö, hat diese das Ansehn eines festen Landes, man wird keine Oeffnungen oder Sunde, wie zwischen den auf der nördlichen Strecke von da bis Holmengraa liegenden Inseln gewahr werden. Sartorö ist ferner auf dem nördlichen Ende merklich niedriger, nimmt von da bis an die Mitte derselben allmählich an Höhe zu, und scheint so denn eben so hoch als die innerhalb liegende Küste zu seyn. An dem nördlichen Ende derselben zeichnet sich die außerhalb liegende Insel Turö merklich aus, weil diese höher als Taftöe ist, und man kann zugleich den zwischen ihnen befindlichen Sund ziemlich deutlich sehen. Zur fernern Kennung kann auch nach beitragen, daß eine große Oeffnung oder Bucht Westen vor Toftöe gesehen wird. Dieser Insel kann man sich bis auf einige Kabellängen getrost nähern, und von da einen Lootsen erhalten.

In dem auf der Ostseite der Insel Möskiedö, zwischen dieser und der Küste von Store-Sartorö, befindlichen Sunde, giebt es für Schiffe, die mit südlichen Winden von der See her einzulaufen genöthigt werden, einen guten Nothhafen. Durch diesen Sund kann man auch nach Gieltefiord hinein segeln. Es giebt zwei Stellen, wo man in demselben ankern kann, die eine gerade vor der südlichen Hucke von Möskiedö auf 18 bis 12 Faden abnehmender Tiefe, allein es geht hier eine ziemliche Dening und der Grund ist loser, als weiter nordwärts im Sunde, wo es 12 Faden, nach beiden Seiten zunehmende Tiefe und weniger Seegang giebt. Der Strom geht im Sunde gewöhnlich sehr stark, und richtet sich gemeiniglich nach der Ebbe und Fluth. Es giebt zu dem erwähnten Möskiedesunde verschiedene Einfahrten, welche alle zwischen mehrern Inseln und Scheren sind.

Im Gieltefiord findet man bei Beatholm einen guten Nothhafen, welcher zwar 16 bis 20 Faden Tiefe hat, allein man kann, wenn bei den daselbst angebrachten Ringen vertauet wird, doch sehr sicher liegen. Dieser Hafen ist sowohl den aus- als eingehenden Schiffen dienlich, wenn diese in dem Meerbusen einen widrigen Wind finden möchten.

Weiter oben im Meerbusen findet man bei Lamholm einen andern einstweiligen Ankerplatz; die Ströme sind aber in diesem engen Fahrwasser zwischen den Inseln gewöhnlich sehr stark. Sollte widriger Wind oder stilles Wetter eine schwierige Fahrt verursachen, und der Nothhafen bei Lamholm verfehlt werden, so suche man nach Umständen entweder an der Gieiresehere oder an der Hucke Quarven bei den daselbst befindlichen Ringen fest zu machen; man wird übrigens keinen guten Ankergrund da finden. Auf diesem Wege zu und von Bergen muß man den kleinen Häfen Marekoven, Skrudshafen und Skarholm passiren, welche auch bei einfallenden Fällen, als einstweilige Ankerplätze benutzt werden können. Ein Näheres hierüber wird man in dem Folgenden der Beschreibung über die südliche Fahrbahn (Südieedet), welche nach und von Bergen führt, erfahren.

Ehe wir dieser südlichen Hauptfahrbahn erwähnen, wird es, um nicht in der Folge abzubrechen, ohne Zweifel besser seyn, daß die auf der westlichen Seite von Stare-Sartorö befindlichen Zufluchtshäfen hier berührt werden, welche jedoch zu keinem andern Zwecke, als blos zu einstweiligen Ankerplätzen, für Schiffe dienlich sind, die auf dieser Strecke so nahe unter die Küste möchten verfallen seyn, daß sie des Stromes oder des Seewindes wegen genöthiget wären, einen Hafen zu suchen.

Auf der östlichen Seite von Guldö giebt es auf 8 Faden Tiefe, Sandgrund, einen kleinen einstweiligen Ankerplatz, der doch nur für Schiffe, die bei Windstille und Strom hier eingekommen sind, dienlich ist; denn bei harter Kühle wäre es rathsamer, daß sie nach Möskiedö oder nach dem zwischen Groß- und West-Vorö befindlichen Sunde hinsegeln, wo es in dem letztern einen guten Ankerplatz auf 6 à 8 Faden Tiefe giebt, von welchem man sowohl bei südlichen als nördlichen Winden aussegeln kann.

Allen auf der westlichen Seite von Srare-Sartorö liegenden kleinen Inseln und sichtbaren Klippen, kann man sich überhaupt bis auf ¼ Meile, auch wohl näher, nähern, denn die See brandet gewöhnlich an allen dort befindlichen blinden Scheren. An Eidsboen brandet die See beständig auch bei der geringsten Bewegung. Auf der Untiefe Rensboen ist es 5 Faden tief, weswegen es bei stillem und ruhigem Wasser gerade nicht immer an derselben brandet, bei einiger Seebewegung aber kann man sicher erwarten, daß dies erfolgt. Zur fernern Warnung vor dieser Untiefe, darf Loanöe nicht mit den steilen Breaseiten der sich als das Westliche des Landes zeigenden Teiieburen und Gaaltöe zusammen treffen; denn so lange dieses nicht Statt findet, ist man Westen vor Rensbaen frei. Laonöe kann man leicht erkennen, denn sie zeichnet sich als eine abgesonderte Insel merklich aus, und ist beinahe eben so hoch, als das feste Land; von Norden gesehen scheint sie oben abgerundet zu seyn.

Algerö ist theils vermittelst Loonöe, und theils durch die Gestalt ihrer eigenen Berge ziemlich kenntbar; denn der Berg Tinnan ist gegen die andern Berge der Küste vorzüglich zackig, so daß derselbe von Nordwesten gesehen, sich wie Zähne einer Säge gestaltet zeigt. Erkennt man Algerö so kann man ihr

auf der westlichen Seite sicher nahe segeln. Der Ertnascheer kann man sich auf beiden Seiten nähern, und an der ostwärts von dieser liegenden Schere brandet die See sogar bei stillem Wetter.

Auf der Nordseite von Algerön, zwischen dieser und Krogör, giebt es einen Nothhafen von 6 bis 10 Faden Tiefe mit gutem Grunde, welcher, der kurzen Ein- und Ausfahrt wegen, wohl in dieser Rücksicht als gut angesehen werden kann; allein man wird, obgleich die See nicht da einsteht, doch eine ziemlich starke Deining verspüren. Mit südlichen und westlichen Winden kann man von da binnenscheers nordwärts segeln, und mit allen östlichen Winden kann die Ausfege ung seewärts geschehen.

Südwesten vor Laaglö findet man an der Ostseite von Klauholm auch noch einen kleinen Nothhafen, der 6 bis 8 Faden Tiefe und guten Grund hat; obgleich man die Deining der See darinn merken kann, so ist derselbe doch sicher, und hat außerdem die Bequemlichkeit, daß man auf beiden Seiten sowohl nord- als südwärts ein- und ausseglen kann.

Ferner giebt es zwischen Hirsör und Duesö einen einstweiligen Ankerplatz der 6 Faden Tiefe und übrigens dieselbe Beschaffenheit als der vorerwähnte hat. Zu diesen letzterwähnten Häfen kann man sowohl nördlich als südlich um Laanöe einlaufen. Der Roufchere kann man sich auf beiden Seiten bis auf ½ Kabellänge nähern. Der Berg Tinnan, über der Insel Loonöe und nicht Süden vor dirser gesehen, kann als Marke dienen, daß man sich Norden von der Untiefe Snareboen befindet, und so lange man nicht die Ertnaschere im wahren Norden von sich hat, so ist man Westen vor derselben. Dicht südlich um Storrboen zwischen Myving und Kalsöe hindurch, giebt es auch eine Einfahrt zu dirsen Häfen.

Auf der östlichen Seite von Onghalm findet man einen guten und sichern Hafen, Rabbofen genannt, welcher 12 Faden Tiefe hat, wovon man ebenfalls sowohl süd- als nordwärts ausseaeln kann.

Auf der Südseite des Berges Teiteburen findet man einen Hafen, der Ringelofen genannt wird, wo es sowohl in diesem, als auch äußerst in dem innerhalb dieses Hafens nordwärts eingehenden kleinen Meerbusen, 8 bis 9 Faden tief ist; aber diese Oerter sind eigentlich nur zum einstweiligen Ankern bei gutem Wetter dienlich, denn bei hartem Wetter wird man hier sowohl See als Deining verspürrn. Weiter oben in diesem Meerbusen giebt es zwischen den Höfen Teite und Noppen einen sehr sichern Ankerplatz auf 10 bis 12 Faden Tiefe; allein diejenigen, welche da einlaufen, können nur mit nördlichen Winden wieder ausseaeln.

Auf der Ortecke Süden vor Teitebueen bis Gaalrö vorbei, ist die Küste rein. Gaalteftrrn ist klein im Umfange, aber sehr hoch, und zeichnet sich merklich aus.

Auf der südöstlichen Seite von Gaaltöe findet man einen guten und sichern Hafen, der 10 bis 12 Faden Tiefe hat, allein die Ausfegelung kann von da nur mit nördlichen und östlichen Winden geschehen.

Weiter südostwärts giebt es zwischen Noedöe und Glisnäs einen einstweiligen Ankerplatz, der 6 Faden Tiefe hat; aber bei Seewinden wird man hier einer ziemlich schweren Deining ausgesetzt seyn, weswegen er nicht benutzt werden sollte, es sei denn, daß man während der Einsegelung nach dem nächst vorhererwähnten Hafen durch einen scharfen nördlichen Wind dazu genöthiget wäre. Außerdem kan man, weil die Durchfart zwischen Nordöe und Glisnäs zu enge ist, um südwärts ausseglen zu können, blos mit östlichem Winde von da auskommen.

Dicht östlich bei Glisnäs ist ein guter und sichrer einstweiliger Ankerplatz, welcher Gliswär genannt wird, dessen Tiefe 8 bis 9 Faden beträgt, wo man alle nördliche und östliche Winde zur Ausfegelung benutzen kann.

Auf der südlichen Seite von Wardöe giebt es einen guten Hafen, Wardöeofen genannt, der besonders allen in Korsfiord hineinwallenden, oder auch aus demselben herausgehenden Schiffen bequem ist, wenn sie ihre Reise bei vorfindendem Gegenwinde nicht fortsetzen können. Dieser Hafen hat 8 bis 12 Faden Tiefe reinen Grund, und ist sogar für die größten Schiffe geräumig genug. Es giebt verschiedene Einfahrten zu demselben, so daß man bei allen brauchbaren Winden leicht wieder auskommen kann.

Ungeachtet wir in den Beschreibungen der Karten, zufolge der Ordnung, in welcher diese herausgegeben, bisher von Norden nach Süden fortgefahren sind, und solchergestalt den Weg durch die nördlichen Fahrbahnen (Nordieedene) nach Bergen gezeigt haben, und es daher wohl zweckmäßigee scheinen könnte, daß die Beschreibung der Fahrt von Bergen südwärts durch die Fahrbahn hindurch in derselben Ordnung fortgesetzt würde; weil aber die südwärts bestimmten Schiffe, welche von Bergen auslaufen, gewöhnlich durch Karsfiord in die offene See stechen, oder wenn der Wind sich dazu nicht fügen wollte, doch nach Umständen die erste mögliche Ausfahrt benutzen werden, und die nach Bergen bestimmten Schiffe hingegen beinahe ohne Ausnahme, wenigstens wenn sie von Süden herkommen, bei Skudesnäs einsegeln, um ihre Reise durch die ganze Fahrbahn hindurch binnenscheers nach Bergen fortzusetzen: so wird es ohne Zweifel dem Seefahrer leichter fallen, die Beschreibung von den auf dieser Fahrbahn befindlichen einstweiligen Ankerplätzen u. s. w. zu lesen, wenn sie in Süden bei Skudesnäs angefangen und nordwärts fortgesetzt wird. Obgleich es mit den allerbesten Karten, sogar dem kun-

Digitized by Google

digsten Seemann nicht möglich wäre, die Fahrbahn (Leedet) ohne die Anführung eines vorzüglich guten Lootsen zu befahren, welche jederzeit, so lange es des Wetters wegen möglich ist, den Schiffen zeitig entgegen kommen werden; so wird eine Nachricht, welche die auf diesem Wege vorhandenen einstweiligen Ankerplätze anzeigt und ihre Beschaffenheit erklärt, doch nicht anders als angenehm seyn können. Außer diesen Nothhäfen oder einstweiligen Ankerplätzen würde es unmöglich seyn, sich dieser, sonst in andern Rücksichten sichern binnenschärs Fahrt zu bedienen; denn von dem einen bis zu dem andern Ankerplatze, giebt es auf beträchtlichen Strecken durchaus keinen brauchbaren Ankergrund; zugleich sind die Durchfahrten zwischen den unzähligen Inseln und Scheeren gewöhnlich enge und die Ströme sehr heftig, so daß man es bei Veränderung des Windes, oder dergleichen, selten zu lavieren bequem finden wird. Der erfahrne Lootse wird daher nicht gern einen solchen errichten Ankerplatz verlassen, es sei denn, daß er sich dem Winde und den Umständen gemäß im Stande sieht, einen andern zu erreichen, oder auch, daß die Reise der ganzen Fahrbahn hindurch fortgesetzt werden könnte.

Wenn der vorerwähnte Weg von Skudesnäs bis Bergen solchergestalt wird beschrieben seyn, dann werden wir zu der vorigen Ordnung wieder zurückkehren, und die von der See auf die Fahrbahn hineinführenden Einfahrten, Kors-, Selböe- und Bömmelfiord nebst allen auf dieser Strecke vorhandenen Zufluchtsörtern und kleinern Einfahrten, von Norden nach Süden beschreiben. Bisher haben die Seefahrer sehr selten gewagt diese Einfahrten von der See her anzuthun, sondern sie wählten, wie schon erwähnt, wenn die Fahrt auch dadurch verlängert würde, vermuthlich wegen der Schwierigkeiten die Küsten zu erkennen, so wie auch der unzuverläßigen Karten halber, lieber bei Skudesnäs einzusegeln, welches dem erfahrnen Seemann durch die hier ertheilten Nachrichten und den Gebrauch dieser Karte jetzt viel leichter seyn wird, besonders wenn er durch sichere Beobachtungen der Breite oder durch die Kennung des Landes sicher weiß, außerhalb welcher Stelle der Küste er sich befindet.

Wenn man entweder längs dem Lande von Süden her, oder auch von der See gerade hineinwärts, ungefähr Westen vor Hwiddingsöe einträfe, so wird der tief hineingehende Meerbusen Bukke- oder Märstrandsfiord sich deutlich zeigen. Die auf den Inseln Bukken und Rennisöe liegenden Berge sind sehr hoch und kennbar; die südlichste Hucke auf Rennisöe ist ein ganz steil heruntergehender Berg. Die andern tiefer hineinliegenden Inseln, wie auch die auf dem festen Lande liegenden Berge, sind ebenfalls sehr hoch; die niedrigen Hwiddings-Inseln wird man in der Mitte des Meerbusens gewahr; Carmöe hat eine ziemlich gleichförmige Höhe, und ist viel niedriger als das innerhalb liegende Land; näher einwärts kann man in den schmalen Carmsund weit hineinsehen. Wegen der großen Leichtigkeit die Lage der Küste auf dieser Höhe zu erkennen, bedienen die Seefahrer sich vorzüglich dieser Einfahrt, um so viel mehr, weil die hier vorhandenen Leuchtfeuer auch des Nachts zur Kennung und Leitung dienen. Auf Hwiddingsöe giebt es ein offenes Steinkohlenfeuer, das durch eine sogenannte Wippe empor gebracht wird; außerdem ist im Jahre 1799 ein Leuchtfeuer bei Skudesnäs errichtet worden, welches später in einem weiß eingestrichenen House, ungefähr 100 Ellen von der Pünte auf dem sogenannten Skudefield angebracht ist, und solchergestalt auch zugleich bei Tage als eine gute Marke dienen kann. Die Höhe dieses Feuers beträgt 29 Fuß über der Wasserfläche. Wenn man Skudesnäs von Nordwesten her anthun wollte, so kann diese Landspitze nicht gesehen werden, ehe man sie über der Südseite der Klippe Glätongen, oder etwas östlicher als N. O. z. O. vor sich hat. Wenn man im Carmsunde ist, so kann man diese Landspitze fortdauernd sehen, bis das Höywarder Leuchtfeuer sichtbar wird. Dieses Leuchtfeuer dient zur Leitung während der Einsegelung in den Carmsund, und zeigt zugleich den Ankerplatz in dem Höywarder Hafen an. Zur Anthuung bei Nachtzeit, wie auch den Carmsund bis Höywarde hinein, durch Leitung der Leuchtfeuer, durchsegeln zu können, dienen folgende Nachrichten:

Wegen der Lage der Punkte, wo die Leuchtfeuer angebracht sind, zufolge deren die westliche Seite der Insel Carmöe das Skudesnäser Feuer deckt, wird dieses Leuchtfeuer, sogar bei sichtigem Wetter, nicht eher, als mit dem Leuchtfeuer auf Hwidingsöe zugleich gesehen werden können; allein die, welche von Süden herkommen, werden dieses früher als jenes gewahr werden. Sollte man in irgend einem Fallen nur ein Leuchtfeuer sehen können, ohne daß das andre zugleich sichtbar wäre, und man würde selbiges östlicher als in N. O. z. O. vor sich haben, so muß es nothwendig das Hwiddingöer Feuer seyn. Wenn man erst Kennung von diesen beiden Leuchtfeuern hat, so ist, wenn der Wind es erlaubt, nichts leichter, als unter Skudesnäs hin, und von da weiter in Carmsund hineinzusegeln. In der Nähe von Smörstakken kann man alle drei Leuchtfeuer sehen, und wenn das Skudesnäser Feuer wieder vom Lande gedeckt wird, so leitet das Höywarder Feuer zu dem daselbst befindlichen Ankerplatze hin. Wäre man des Fahrwassers unkundig und wollte, besonders bei Nachtzeit, nicht wagen ohne einen Lootsen in Carmsund hineinzusteuern, oder auch, daß die Einfahrt durch andre Umstände verhindert würde, so werden die beiden erstgenannten Leuchtfeuer eine vortreffliche

Digitized by Google

Anleitung geben, daß man ſich über Nacht kreuzend halten kann; in ſolchem Falle iſt es nothwendig ſehr aufmerkſam zu ſeyn, damit das Schiff durch den Strom nicht ſeitwärts verſetzt werde.

Wenn der Wind es erlaubt, ſo kann man ungehindert nahe unter das Land an die öſtliche Seite von Skudesnäs hineinſteuern, um von da einen Lootſen zu erhalten; beſſer wäre es aber nach Beſchaffenheit des Windes in derſelben Abſicht erſt unter die Hwiddings-Inſeln, deren weſtliche Seite ganz rein iſt, hinzuhalten; oder wenn es mit weſtlichen und ſüdlichen Winden ſtürmen ſollte, ſo daß die Lootſen von der Seite der Inſeln nicht auskommen könnten, ſo kann man, um es ihnen möglich zu machen an Bord zu kommen, in Lee an der Nordſeite der Hwiddings-Inſeln hinſegeln, wo man allem, was über der Waſſerfläche ſichtbar iſt, bis auf einige Kabellängen nahe gehen kann.

Die Anzeige der einſtweiligen Ankerplätze und Zufluchtsörter, z. B. die Häfen bei Skudesnäs u. m., deren man ſich in vorkommenden Fällen bei der Einfahrt in Carmſund, eines veränderten Windes oder anderer Urſachen wegen, bedienen kann, wird man, um dieſe Erklärung der binnenſchären Fahrt nach Bergen nicht abzubrechen, in der Folge dieſes Berichts, da wo die Küſte von Korsfiord ſüdwärts beſchrieben iſt, angezeigt finden.

Bei der Einſegelung in den Carmſund, halte man ſich, einige Kabellängen entfernt, längs der öſtlichen Seite der Inſel Carmöe; die kleine Inſel Smörſtakken, deren Bekonung einem Zuckerhute ähnlich iſt, zeichnet ſich merklich aus. Mit günſtigem Strome iſt es nicht ſchwierig von der Einfahrt des Caemſundes nach Höywarde hinaufzulavieren, aber bei gegenlaufendem Strome, wird es unmöglich ſeyn. Gewöhnlich wehet der Wind, er mag nördlich oder ſüdlich ſeyn, gerade längs dem Sunde, ſo daß man entweder einen ganz günſtigen, oder auch einen völlig widrigen Wind hat.

Auf der öſtlichen Seite des Sundes wird man den erſten einſtweiligen Ankerplatz in Grönneſtadwaag zwiſchen den Inſeln Bukken und Luden finden, wo es zwei Ankerplätze giebt, die 12 bis 16 Faden Tiefe und einen ſandigen Boden haben; man muß bei den daſelbſt befindlichen Ringen vertauen. Der Hafen iſt blos den nordwärts gehenden Schiffen dienlich, denn die Ausſegelung kann nur mit ſüdlichen Winden geſchehen.

Unter dem auf der weſtlichen Seite der Inſeln Bukken liegenden Hofe Trosne giebt es einen ſehr ſichern Hafen von 12 bis 14 Faden Tiefe. Die ſüdwärts gehenden Schiffe werden dort eine ſehr mühſame Ausfahrt haben; aber für die, welche nordwärts beſtimmt ſind, iſt der Hafen hingegen bequemer.

Weſtlich von den Inſeln Sälen und Löwöe giebt es unter den flachen Holmen, ſowohl für nord- als ſüdwärts gehende Schiffe, einen einſtweiligen Ankerplatz, deſſen geringſte Tiefe mitten vor Fiadholm 14 Faden beträgt, aber der Grund iſt ſowohl nord- als ſüdwärts bis zu 18 und 20 Faden Tiefe abhängig. Dieſer Ankerplatz kann bei gutem Wetter, wenn man zur Nachtzeit oder wegen widrigen Windes einſtweilen ankern wollte, gut benutzt werden, aber bei ſtürmiſchem Wetter iſt er nicht ſicher.

In Koppeewig, auf der öſtlichen Seite der Inſel Caemöe, findet man einen ſehr guten Hafen von 9 bis 10 Faden Tiefe, Sand und Modergrund, der ſowohl den ſüd- als nordwärts gehenden Schiffen dienlich iſt.

Ein halbe Meile nördlicher giebt es einen ſehr geräumigen und guten Hafen, Höywarde genant, der vorzüglich von großen Schiffen geſucht wird. Die Tiefe iſt von 20 bis 8 Faden hineinwärts allmählig abnehmend. Auf der neben dem Hafen ausgehenden Landſpitze, welche man während der Einſegelung von Süden her an Backbord hält, iſt das vorerwähnte Leuchtfeuer.

Bei dem Hofe Gloppen dicht unter der Augwaldsnäſer Kirche, können kleine Schiffe die nordwärts beſtimmt ſind, auf 6 bis 8 Faden Tiefe, Sandgrund, einſtweilen ankern.

Auf der öſtlichen Seite der in Haugeſund liegenden Wibeands-Inſel, findet man einen bequemen Nothhafen von 8 bis 12 Faden Tiefe, welcher ſowohl den nord- als ſüdwärts gehenden Schiffen dienlich iſt; allein ſie müſſen, weil hier ein heftiger Strom geht, gleich ihre Vertauung bei den Ringen feſt machen. Man kann bei der Wibrands-Inſel auf beiden Seiten vorbei ſegeln. Auf der Strecke von hier bis in Bömmelfiord hinein, iſt die Küſte des feſten Landes durch keine außerhalb derſelben liegende Inſeln gedeckt, weswegen die weſtlichen Winde eine ſchwere und unruhige See auf dieſer Strecke verurſachen.

In Mölſterwaag, dicht Süden vor der Hucke Rywarden, giebt es auf der Nordſeite eine kleine Bucht, wo ein Paar kleine Schiffe bei eintretenden Zufällen auf 4 à 6 Faden Tiefe einſtweilen ankern können; allein die Ausſegelung kann nur mit nördlichen und öſtlichen Winden geſchehen.

Der erſte darauf folgende einſtweilige Ankerplatz iſt Lyngholmshafen, welcher 5 bis 6 Faden Tiefe und einen guten haltbaren Boden hat. Obgleich dieſer Hafen ſowohl für ſüd- als nordwärts beſtimmte Schiffe brauchbar iſt, ſo iſt derſelbe doch den letztern dienlicher; denn es werden bei nördlichen Winden, welche ſie zum Verweilen an dieſem Orte veranlaſſen, keine Seebewegungen erfolgen, da die ſüdlichen und weſtlichen Winde dagegen eine ſo ſtarke Dünung verurſachen, daß die Schiffe weiter auf die nach Bergen führende Hauptfahrbahn

hineinzuflüchten gezwungen werden. Bei einer frischen Kühlte aus Nordwesten ist es schwierig von da herauszukommen.

Bömmelhafen ist ein sehr guter eingeschlossener Hafen, welcher 6 à 10 Faden Tiefe und einen lehmigen Boden hat; weil aber nördliche Winde zur Aussegelung erforderlich sind, so sollte derselbe nur von südwärts bestimmten Schiffen benutzt werden.

Dagegen können nordwärts gehende Schiffe in der, ½ Meile weiter nordwärts, bei Tyrholm befindlichen Bucht auf 6 Faden Tiefe sandigen Bodens einstweilen ankern.

Dieser gegenüber, unter dem auf dem festen Lande liegenden Hofe Bua, können ebenfalls nordwärts gehende Schiffe in 7 à 8 Faden Wasser auf einem guten Ankergrunde einstweilen ankern.

Dagegen giebt es unter dem Hofe Tiernagelen sowohl für nord- als südwärts bestimmte Schiffe einen bequemen Hafen. Der gewöhnliche Ankerplatz ist auf 8 à 12 Faden Wasser, allein die Tiefe ist von der Mitte, sowohl nach der östlichen als westlichen Seite stark zunehmend, weswegen man achtsam seyn, und alles in Bereitschaft haben muß, daß der Anker an der Luvseite des Grundes schnell fallen könne, damit er, so lange der Wind steht, den Boden desto besser fasse, hernach wird man Zeit haben, das Schiff durch Taue am Lande zu befestigen. Bei südwestlichen Winde ist man hier einem schweren Seegange ausgesetzt.

Auf der östlichen Seite von Mosterö giebt es einen guten Hafen von 8 bis 10 Faden Tiefe, Sand und Lehm, allein bei starken südlichen Winden wird hier ein zeimlich schwerer Seegang erfolgen; in dem Falle können kleine Schiffe sich in die westliche oder innerste Bucht hineinlegen, wo sie auf 3 Faden Tiefe vor Seebewegungen sicher liegen. Da die Aussegelung nur bei nördlichen Winden geschehen kann, so ist der Hafen den nach Bergen oder nordwärts bestimmten Schiffen nicht dienlich.

Auf der Nordseite der Landspitze Oustnäs hat man einen einstweiligen Ankerplatz, dessen sich sowohl nord- als südwärts gehende Schiffe, besonders bei stillem Wetter des Stromes wegen, bedienen können. Die kleinen Schiffe ankern am bequemsten nahe unter dem Lande auf einer Tiefe von 4, 6 bis 8 Faden, die größern Schiffe werden aber besser thun, wenn sie sich weiter nordwärts bis mitten zwischen der Südhucke von Spisöe und der Landspitze Oustnäs hinlegen; allein bei südlichem Winde dürfen sie, der vom Ufer aus zunehmenden Tiefe wegen, nicht weiter nordwärts von der Küste entfernt liegen, als daß sie bei den auf dem Lande befindlichen Ringen verteuen können. Diejenigen, welche dagegen bei nördlichem Winde hier ankommen, ankern auf einer abnehmenden Tiefe, und werden Raum genug haben, daß sie wieder unter Segel gehen können.

Der auf der östlichen Seite von Spisöe befindliche Bethiehemshafen ist sowohl den größten, als auch allen Schiffen ohne Rücksicht ihrer Bestimmung sehr dienlich. Die Tiefe desselben beträgt 8 à 10 Faden, und der Grund hat Sand und Moder.

Innerhalb, oder an der westlichen Seite der Insel Folgeröe giebt es für mittelmäßige Schiffe einen einstweiligen Ankerplatz, der zur Noth ein Paar große Fregatten fassen könnte. Die Schiffe, welche von Süden herkommen, müssen den Anker eben ehe sie in den Hafen kommen, auf einer Sandbank, wo es 14 Faden Tiefe giebt, fallen lassen. Die, welche von Norden herkommen, ankern auf 12 Faden Tiefe. Indem der Anker den Boden erreicht hat, müssen eiligst Verteutaue ans Land gebracht werden, um das Schiff vorn und hinten zu verteuen, und alsdann kann man den Anker wieder lichten. Es ist leicht sowohl südwärts als nordwärts von da auszulaufen; wenn aber eintretende Nachtzeit oder andre Ursachen nicht zum einstweiligen Ankern nöthigen, so kann der Cours Osten vor Folgeröe vorbei, durch den sogenannten Stoksund fortgesetzt werden.

Oestlich um die Insel Olfuröe ist eine ganz gute Durchfahrt, welche einst allgemein gebraucht wurde. Zwischen Ivarsöe und Engesunds-Inseln können die größen Schiffe durchsegeln, und zugleich beinahe überall auf 10 à 12 Faden Tiefe, Sand und Modergrund ankern; weil aber diese Durchfahrt sehr enge ist, so hat man späterhin vorzüglich die Fahrbahn Nyeley vorgezogen. Für Schiffe, die nicht tiefer als 10 à 12 Fuß stechen, giebt es durch den eigentlichen Engesund eine gute Durchfahrt, wo sie beinahe überall einen zum Ankern dienlichen Boden finden, weswegen die kleinen Schiffen sich gewöhnlich dieser Fahrbahn bedienen.

In Nyeley findet man auf der westlichen Seite von Olfuröe einen guten einstweiligen Ankerplatz, Hatlewitig genannt, der sowohl den nord- als südwärts gehenden Schiffen dienlich ist, und 5 bis 6 Faden Tiefe hat. Diesem gegenüber, auf der Nordseite von Ringholm, giebt es auch einen solchen einstweiligen Ankerplatz, welcher sowohl den süd- als nordwärts bestimmten Schiffen dienlich ist. Da es an diesen beiden Orten ziemlich enge ist, und es da einen heftigen Strom giebt, so ist es nicht gut; daß man vor Anker liegen bleibt, um von diesem unter Segel zu gehen, sondern besser, daß man das Schiff erst vorn und hinten verteuet, den Anker lichtet und von den Landtauen unter Segel geht.

In dem zwischen Egöe und Torsdagsöe befindlichen Kirkesund findet man auch einen guten Hafen, der 15 bis 16 Faden Tiefe hat, und sowohl den nord- als südwärts gehenden Schiffen bequem ist.

Digitized by Google

Wenn man aus diesen letzterwähnten Durchfahrten herauskömmt, so wird die Fahrt quer über Selbö-fiord und östlich um Selbö fortgesetzt. Der erste hier vorhandene einstweilige Ankerplatz ist bei Rödholm, welcher sowohl den nord- als südwärts gehenden Schiffen dienlich ist; die kleinern können zwischen dem Holme und der Insel auf 8 bis 10 Faden Tiefe ankern, allein die großen oder die Orlogsschiffe ankern etwas weiter östlich, bis auf 18 Faden Tiefe, Sand und Lehm. Südwestliche Winde werden hier zwar einen ziemlich schweren Seegang verursachen, aber mit diesen ist die Tiefe abnehmend.

Gleich nordwärts vor diesem, giebt es in der Bucht bei Bekkerwig ebenfalls einen geräumigen und bequemen, sowohl den nord- als südwärts gehenden Schiffen dienlichen Hafen, wo man auf verschiedenen Stellen auf 5 bis 18 Faden Wasser ankern kann, in der südlichen Bucht hat man Raum genug, um von dem Anker unter Segel zu gehen.

In der zwischen der Groteschere und der Nordosthucke von Selbö befindlichen Bucht findet man einen Hafen von 10 bis 13 Faden Tiefe, Sand und Lehmgrund, der den südwärts gehenden Schiffen am dienlichsten ist; doch können auch Nordwärtsgehende sich dessen bedienen, allein für diese ist Bekkerwig besser, denn bei Seewinden wird man hier Dening verspüren.

Zwischen der Insel Busbö und dem Berge Knappen wird ein guter eingeschlossener, aber blos den südwärts gehenden Schiffen dienlicher Hafen vorgefunden, der 8 bis 10 Faden Tiefe, Sand und Moder-grund hat.

In dem zwischen W. Bagholm und Staalbe befindlichen Sunde können beides nord- und südwärts gehende Schiffe auf 18 à 20 Faden Tiefe im Nothfalle einstweilen ankern. Dieser Hafen ist aber von Seegang nicht frei, weswegen es besser wäre nach O. Bagholm hinzugehen, wo es außerdem eine geringere Tiefe von 10 bis 14 Faden giebt, und ebenfalls sowohl den nord- als südwärts gehenden Schiffen dienlich ist.

Auf der östlichen Seite von Korsbö giebt es sowohl für nord- als südwärts bestimmte Schiffe einen guten einstweiligen Ankerplatz, der 8 Faden Tiefe hat; weil es hier aber enge ist, so wird gewöhnlich vorn und hinten verteuet.

Bei fortgesetzter Reise auf der nach Bergen führenden Hauptfahrbahn, wird man quer über den Kors-fiord passiren. Den ersten einstweiligen Ankerplatz auf der Südostseite von State-Sartöbe, findet man bei Kieholm, welcher 8 bis 10 Faden Tiefe und sandigen Boden hat, und sowohl den nord- als südwärts gehenden Schiffen, aber auch denen dienlich ist, die während der Aus- oder Einsegelung durch den Korsfiord, der einbrechenden Nacht oder des veränderlichen Windes wegen, zum einstweiligen Ankern veranlaßt würden.

Bei Börneseye, ¼ Meile weiter nordwärts, giebt es, ungefähr ½ Kabellänge vom Lande entfernt, einen guten Ankerplatz von 6, 8 bis 12 Faden Tiefe, welcher sowohl den süd- als nordwärtsgehenden Schiffen dienlich ist.

In Klokkerwig, dicht südlich vor der Sunder Kirche, wird ein kleiner guter einstweiliger Ankerplatz von 6 Faden Tiefe vorgefunden, der aber, weil nördliche Winde nicht die besten zur Aussegelung sind, eigentlich nur den nordwärts oder den nach Bergen bestimmten Schiffen dienlich ist.

Süden vor Leerösosen giebt es einen geräumigen und sichern Hafen, Selbakken genannt, der 6 bis 8 Faden Tiefe und sandigen Boden hat, dessen sich sowohl nord- als südwärts gehende Schiffe bedienen können.

Bei nordwärts fortgesetzter Fahrt wird man zwei Fahrbahnen haben, wovon die eine Westen vor Leerö und Björö und die andre Osten vor diesen beiden Inseln vorbei geht. Wollte man sich der westlichen Fahrbahn bedienen, welche zuerst Leerösosen und hernach Kobbeleedet genannt wird, so wird man zwar einen größern Abstand zwischen den einstweiligen Ankerplätzen finden, denn es sind keine auf dem Wege von Klokker-wig bis Bratholm vorhanden, aber dagegen wird man beim Lavieren ein etwas breiteres Fahrwasser, und zugleich einen etwas schwächern Strom haben. Die großen Schiffe segeln gewöhnlich durch Leerösosen, und hernach östlich um Ragnene, Hestholm und Björö durch Waknestrom. Die westlicher Fahrbahn wird gemeiniglich am meisten von den Schiffen gebraucht, welche von Bergen herkommen, in der Absicht durch den Korsfiord in die offene See hinauszusegeln; so wie die nach Bergen bestimmten Schiffe, welche längs der Hauptfahrbahn von Süden herkommen, sich mehrentheils der östlichen Fahrbahn bedienen; doch ist dieses keine feste Regel, sondern es hängt von dem Winde, dem Wetter und den Umständen ab.

Wenn man den östlichen Weg verfolge, so segelt man ganz durch einen Hafen, Bukken genannt, der zwei Ankerplätze hat, wovon der südlichste bequemer ist, und der auch einen bessern Ankergrund, als der nördliche hat; es muß aber auf beiden Stellen bei den Ringen verteuet werden. In der nördlichen Einfahrt des Hafens liegt eine blinde Schere, auf welcher eine mit einem Büschel versehene Stange errichtet ist.

Unter Hestholm könnte ein Schiff in 10 à 12 Faden Wasser eines steinigen Grundes im Nothfalle einstweilen ankern, aber man sollte sich dieses Hafens keinesweges bedienen, außer, wenn es einer Windstille oder des Stromes wegen nicht möglich wäre einen andern Ankerplatz zu erreichen.

Gegen Osten vor diesem, giebt es in der Bucht unter dem Hofe Klesland einen etwas bessern einstweiligen Ankerplatz, obgleich die Tiefe auf Sandgrund 20 bis 24 Faden beträgt und nordwärts zunehmend ist, indessen wird sowohl bei den Ringen der Schere als bei denen des festen Landes verteuet. Dieser Ankerplatz ist den nordwärts gehenden Schiffen am dienlichsten.

Auf der östlichen Seite der Nordbucke auf Bisrbe, findet man einen ziemlich guten Hafen, dessen sich sowohl nord- als südwärts gehende Schiffe bedienen können; allein derselbe hat eine beträchtliche Tiefe, nämlich 24 Faden, die jedoch auf der Nordseite des Hafens nur 16 beträgt, und südwärts zunehmend ist; es wird hier ebenfalls bei den Ringen verteuet.

Noeden vor Bisrbe, in der zwischen dieser und dem festen Lande befindlichen Enge, ist der sogenannte Watneström, wo es gewöhnlich einen überaus heftigen Strom giebt. Auf der Küste dieser Insel wird man einen Ring vorfinden, bei welchem, bei so schwachem Winde, daß die Schiffe dem starken Strome nicht entgegen segeln können, ein Tau angebracht werden kann. Nahe unter der Küste dieses Ringes, wo es 14 Faden Wasser lehmigen Bodens giebt, könnte man in solchem Falle ankern, bis der sich nach Ebbe und Fluth richtende Strom verändert haben würde.

Auf der östlichen Seite von Lille-Sartorbe, findet man innerhalb Brattholm einen guten Hafen, der 4, 6 bis 8 Faden Tiefe hat, und sowohl den nord- als südwärts gehenden Schiffen bequem ist.

Der, eine Viertelmeile weiter nordwärts befindliche Aalefiord, ist ebenfalls für nord- und südwärts gehende Schiffe brauchbar. Dessen Tiefe beträgt 14 bis 18 Faden.

In der kleinen Bucht, welche Knarewig genannt wird, giebt es zwar keinen tauglichen Ankergrund, allein man kann bei den dort vorhandenen Ringen fest machen.

Etwas nördlicher, dieser gegenüber, liegt nahe bei der Hucke Stangen eine blinde Schere, auf welcher eine Stange als Kennzeichen errichtet ist. Die Vorüberseglenden theilen gewöhnlich denjenigen eine freiwillige Gabe mit, welche für die Erhaltung derselben Sorge tragen. Von hier verändert der Cours sich etwas östlicher, und wird bei der Hucke Quarwen beinahe rechtweisend Osten bis nach Bergen hin. Es ist oft der Fall, daß die Schiffe, welche mit südwestlicher frischen Kühlte längs der Fahrbahn herkommen, nachdem sie die Hucke Stangen passiret sind, einen veränderten Wind antreffen, so daß derselbe, wegen der Lage der Berge und der Krümmungen der Küste, ganz östlich fällt, weswegen sie oft lavieren müssen, um nach Bergen, oder einem in der Nähe liegenden Ankerplatze hinzukommen. Es gehen hier, wie überall auf der Hauptfahrbahn, sehr heftige Ströme; weil es aber hier ein breites Fahrwasser giebt, so können Schiffe bei günstigem Strome mit gutem Vortheile lavieren, denn es ist auf beiden Seiten nahe unter der Küste ganz rein. Sowohl an der Gieiteschere als auch an der Hucke Quarwen, sind, wie vorhinerwähnt, Ringe angebracht, bei welchen man bei eintretender Windstille, des Stromes wegen, fest machen kann, denn der Grund ist zum Ankern nicht brauchbar.

Marekowen und Skrudshafen sind zwei sehr gute Nothhäfen, die aber eigentlich, weil man von ihnen nur bei nördlichen Winden anslaufen kann, blos den südwärts gehenden Schiffen dienlich sind; doch könnte Marekowen nöthigen Falls auch von eingehenden Schiffen benutzt werden, denn bei westlichen Winden kann man von da nach Bergen hinsegeln, und außerdem ist derselbe für große Schiffe der beste. Die Tiefe eines sandigen Bodens ist bis zu 6 Faden nordwestwärts abnehmend.

Ferner ist Skarholm der nächste diesseits Bergen vorhandene einstweilige Ankerplatz, welcher den ausgehenden Schiffen am dienlichsten ist; indessen können, weil die Aussegelung mit westlichen Winden geschehen kann, auch einkommende Schiffe sich dessen im nöthigen Falle bedienen.

Bergen ist, wie bekannt, der größte und wichtigste Handelsort, wie auch die volkreichste Stadt in Norwegen. Der beträchtliche Handel, den diese Stadt mit den Nordlanden führt, woher sie den größten Theil ihrer ausführenden Fischwaaren, Thran, Talg ꝛc. erhält, ist gar zu bekannt, als daß man denselben hier berühren dürfte, wo der Zweck blos ist, die ziemlich schwierige Fahrt nach und von diesem Orte zu beschreiben.

Die Stadt Bergen ist an einer Bucht oder Uferkrümme herum gebauet, welche einen sehr sichern Hafen bildet; doch wird man bei nordwestlichen Winden einige Seebewegungen verspüren, die aber von keiner Bedeutung sind. In der Mündung der Bucht oder des Hafens ist auf 8 Faden Tiefe eine Seetonne hingelegt, welche dazu dient: theils um sich vermittelst derselben aus dem Hafen herauszuholen, damit man von da unter Segel gehen könne, und theils um Werptaue anzubringen, wenn man in den Hafen hineinlavieren wollte, damit man auf dem abhängigen Grunde, wo der Anker keine Dienste leistet, nicht abgetrieben werde. Es ist den Schiffen, die bei Bergen nichts zu löschen oder zu laden haben, z. B. Orlogsschiffen, Fregatten oder andern Kriegsschiffen

Digitized by Google

nicht bequem in dem Hafen zu liegen: denn theils sind sie den vielen Bewegungen der Handelsschiffe hinderlich, und theils dürfen die Schiffe kein Pulver, wie auch kein Feuer oder Licht am Bord haben.

Dagegen giebt es in einer, an der nordöstlichen Seite, ungefähr ½ Viertelmeile von Bergen befindlichen Bucht, Sandwiig genannt, wo mehrere Kaufleute ihre Packhäuser haben, innerhalb des daselbst liegenden Holmes einen kleinen guten Hafen, weshalb derselbe öfters Holmenshofen genannt wird; die Tiefe desselben beträgt ungefähr 10 Faden, allein der Grund, welcher zwar fleckweise Sand hat, ist auf vielen Stellen scharf und steinig, so daß man den untersten Theil des Ankertaues nicht nur mit Bekleidung wohl versehen muß, sondern es müssen sogar Tonnen an demselben befestiget werden, um zu verhindern, daß es den Grund nicht berühren könne, und dennoch muß man oft danach sehen; übrigens wird bei den Ringen verteuet. Für Fregatten und kleinere Schiffe ist dieser ein sehr guter Hafen, allenfalls könnte auch ein Orlogsschiff da liegen, obgleich diese gewöhnlich nach dem auf derselben Seite eine gute Viertelmeile von der Stadt befindlichen

Neuhafen (Nyhoven) hingehen, wo sie 8, 12 bis 13 Faden Tiefe finden, und vor dem Seegange sicher und ruhig liegen können. Die Aussegelung von da kann nur mit nördlichen und östlichen bis O. S. O. Winden geschehen; dagegen kann man leichter und mit mehrern Winden von dem vorerwähnten Holmenshafen unter Segel gehen, wovon nordwärts bestimmte Schiffe auch ihre Reise durch Heieösfiord fortsetzen können.

Nachdem solchergestalt die innerhalb der Scheren auf der Hauptfahrbahn von Skudesnäs bis Bergen befindlichen Nothhäfen und Ankerplätze angezeigt sind, so kehren wir zurück, um die Nothhäfen und Zufluchtsörter, welche auf den äußersten Seiten der gegen die See liegenden Inseln vorgefunden werden, in der vorigen Ordnung, von Norden nach Süden zu beschreiben. Der letzte Hafen, dessen wir Seite 37 erwähnten, war der, welcher dicht Norden vor der Einfahrt nach Korsfiord liegt, und Wardeoosen genannt wird. Die Schiffe, welche sich auf der Höhe außerhalb dieser Einfahrt befinden würden, und landwärts wehender Kühle wegen genöthiget wären einen Hafen anzuthun, können sich nach Umständen der bei Kiepholm und Börnesepe befindlichen Ankerplätze, welche Seite 41, in Rücksicht der binnenscheers Fahrt nach Bergen, berührt sind, bedienen.

Der beim Einsegeln am Stenerbord, oder auf der südlichen Seite von Korsfiord, befindliche Bakkesund, ist auch ein guter einstweiliger Ankerplatz, der aber doch denjenigen am dienlichsten ist, die nach Bergen bestimmt sind, und beim Einsegeln einen nördlichen Wind vorfinden möchten; denn man kann nur mit südlichen bis zu O. N. O. Winden von da auslaufen; es ist daselbst 14 bis 18 Faden tief. Kleine Schiffe, die nicht über 10 bis 10½ Fuß tief stechen, können mit nördlichen Winden durch den Sund südwärts hinausgehen, und folglich auf diesem Wege durch Horgefiord in See stechen; weil es blos mitten im Sunde eine geringere Tiefe giebt, so werden auch große Schiffe, wenn sie durch Horgefiord dort hineinlaufen, in dem südlichen Theile des Sundes einen Hafen finden.

In der See gerade außerhalb Korsfiord, wird man sehen können, daß der südliche Theil von Store-Sartorö, wie vorhin erwähnt worden, ein sehr hohes Land ist; dagegen sind die Inseln an der andern Seite von Korsfiord niedriger, als manche von den weiter hineinliegenden höhern Inseln, auf denen sich der Berg Tysnässaaten vorzüglich auszeichnet. Die ganze Insel Tysnässö ist sehr hoch, und eben so hoch als das zunächst einerhalb derselben liegende feste Land, welches man weiter entfernt sehen kann, allein Tysnässaaten ist, vorzüglich gegen Norden, einem hohen abgerundeten Hügel ähnlich; wenn es völlig klares Wetter ist, so kann man zugleich den weit entfernt liegenden Berg Siggen sehen, welcher so zu sagen einer Halbkugel ähnlich ist. Die Insel Storö, welche man außerhalb der Einfahrt von Korsfiord deutlich erkennen kann, ist eben so hoch als Tysnässö.

Die Einsegelung in den Korsfiord ist nicht schwierig. Die kleine Insel Marsteen ist rein, und man kann ihr auf beiden Seiten nahe segeln; die Schere Marsteenboen ist jederzeit kennbar, denn gewöhnlich brandet die See an derselben. Bei südlichem Winde ist es am besten, um mit einem Lootsen versehen zu werden, daß man unter die Insel Kalvö hinhält, welcher man auf der westlichen Seite sehr nahe segeln kann. Sollte der Wind dagegen nördlich seyn, so halte man lieber auf die Backbordseite der Einfahrt zu, wo ebenfalls Lootsen herauskommen werden.

Wenn man sich etwas südlicher, z. B. gerade außen vor der Mitte zwischen den Inseln Kalvö und Stolmö, ein Paar Meilen vom Lande befinden sollte, so wird es scheinen, als ob die dazwischen liegende Strecke eine Bucht wäre, die zuinnerst von der Insel Hofteren begränzt würde; denn Mögsterö nebst den andern in dieser Bucht liegenden kleinen Inseln und Holmen sind sehr niedrig; die Inseln Hofteren und Selbö sind ungefähr von gleicher Höhe, aber die nördliche Seite der Bucht ist etwas niedriger. In der erwähnten Lage wird man die Mündungen von Korsfiord und Selböefiord sehen können. Weiter einwärts zeigt sich Kalvö, mit Ausnahme des kleinen Hügels, welcher Azien genannt wird, von einer ebenen Höhe, doch an dem südlichen Ende etwas niedriger; die Insel Horgö ist etwas höher, und hat viele kleine Bergspit-

zen, aber Mögsterö dagegen viel niedriger und eben. Horgö ist nicht bewohnt, allein von Mögsterö kann man Lootsen erwarten, so lange es ihnen des Wetters wegen möglich ist auszukommen. Diejenigen, welche hier gut bekannt sind, können ziemlich nahe hineinhalten; denn bei einer landwärts wehenden Marssegel-Kühle, brandet die See an allen äußern Scheren, so daß man den Ort der Gefahr in einiger Entfernung sehen kann. An den Gründen Haaskalsene, Siggerflue und Storboen wird es aber doch nur bei heftigem Seegange geundbeanden.

An der Nordwesthucke der Insel Horgö bietet sich Horgewaag als ein sehr guter und eingeschlossener Hafen dar, welcher 4 bis 5 Faden Tiefe hat, aber blos den nordwärts gehenden Schiffen dienlich ist; denn die Ausfahrt von da kann nur bei südlichen und östlichen Winden geschehen.

Sowohl von Horgefiord, als auch von den nächst folgenden einstweiligen Ankerplätzen, kann man durch Novaosen in Korsfiord hineinsegeln.

Zwischen der südwestlichen Seite von Mögsterö und der nordöstlichen von Langö, findet man einen sichern Hafen, der 8 bis 12 Faden Tiefe hat; da es zwischen den beiden Inseln eine Durchfahrt giebt, so kann man nach Beschaffenheit des Windes auch die Rise von dort nach Bergens Hauptfahrbahn hinein, sowohl nord- als südwärts foetsetzen.

Weiter südwärts findet man zwischen Kalsö und Hesthoim einen einstweiligen Ankerplatz von 9 bis 12 Faden Tiefe, der aber etwas enge ist, wohin und wovon man ebenfalls auf beiden Seiten ein- und ausfegeln kann.

Unter der Südosthucke der Insel Häwrese kann man in einem sehr guten kleinen Hafen auf 6 bis 7 Faden Tiefe einstweilen ankern, von welchem man bei allen Winden wieder auslaufen kann.

Auf der Nordseite der Insel Stoimsö giebt es eine kleine Bucht, Quaiwaag genannt, in welcher ein hier in der Nähe befindliches Schiff einen Zufluchtsort finden könnte; die Tiefe beträgt daselbst 5 bis 6 Faden, und es wird südliches Wind erfordert, um von da auszulaufen.

Auf der Nordwestseite von Selsö findet man auch einen einstweiligen Ankerplatz, Salthellen genannt, der 12 bis 16 Faden Tiefe hat, und den nordwärts gehenden Schiffen am dienlichsten ist. Durch Stoimesund kann man sowohl nord- als südwärts hindurch segeln.

Zwischen den von Mögsterö bis Fugisö liegenden kleinen Holmen und Klippen, sind, wie auf der Karte zu sehen ist, mehrere Einfahrten vorhanden, allein sich ohne einen Lootsen da hineinzuwagen, möchte mit Schwierigkeiten verbunden seyn; unter diesen Inseln und Klippen ist Quiting kennbar, denn dieselbe ist ganz weiß; die Inseln Maagsteen und Staatö sind auch ziemlich kennbar, dadurch, daß sie einigermaßen hoch sind und von den kleinern Holmen abgesondert liegen. Im Nothfall könnte, wenn man diese und den Berg Tysnässaaten erkennen kann, dieser mitten zwischen jene gepeilet, und gerade auf den Berg mitten durch diese Einfahrt hineingesteurt werden; mit diesem Course wird man zu der Südhucke von Kalsö gelangen, woher man sicher einen Lootsen erwarten darf, der das Schiff entweder nach einem der vorerwähnten Häfen, oder auf Bergens Hauptfahrbahn hineingeleitet. Es muß hier bemerkt werden, daß die letzterwähnten Inseln oder Klippen, Fugisö mit begriffen, nicht bewohnt sind.

Selböefiord hat mit Korsfiord gemeinschaftlich, daß dessen Nordseite von einem viel höhern Lande, als dessen Südseite begränzt ist, welche aus einer Gruppe vieler kleinen Inseln besteht; dagegen ist aber Selböefiord, besonders in dem Aeußersten der Mündung, breiter als Korsfiord. Außerdem ist ein bedeutender Unterschied zwischen dem großen hohen Lande der Insel Sartorö und der Sammlung von Inseln, die an der Nordseite von Selböefiord liegen; und wenn das Wetter zugleich so klar ist, daß man das obere Land sehen und Tysnässaaten erkennen kann, so wird man durch die Peilung dieses Berges unfehlbar folgern können, welche von diesen Einfahrten man vor sich hat. Die Klippe Furren liegt außerhalb Selböefiord, wie Maesteen außerhalb Koesfiord liegt. Fueren ist aber höher und spitziger als Marsteen; allein man kann, der gegen Norden vor Furren liegenden kleinen Scheren wegen, bei dieser Klippe nicht so wie bei jener vorbei segeln. An der Südseite der Klippe Furren ist es rein, so daß es, um der blinden Scheere Ankieboen zu entgehen, an welcher es nur zuweilen bei heftigem Seegange brandet, sogar dienlicher ist, daß man sich auf dieser Seite der Einfahrt nach Selböefiord hält.

Auf der südlichen Seite der Insel Stoimsö liegen zwei Hügel, der östliche wird Saaten und der westliche Grönwikwaren genannt; wenn der letztere mitten über Furren, und der höchste abgerundete Gipfel auf Gisö, welcher auch Saaten genannt wird, zugleich mitten über Slotterö gesehen wird, so sind diese, die Kreuzpeilungen der blinden Schere Aakieboen; wenn diesem zufolge, die Klippe Furren nicht westlicher gehalten wird, als bis sie mit dem auf Stoimsö liegenden Hügel Saaten zusammen trifft, so werden die, welche von Südwesten oder Süden herkommen, dadurch bei der Westseite Aakieboens

frei vorbei gehen. An der blinden Schere Hökke brandet die See gewöhnlich; die Peilungen der Klippe Quiting und der Insel Slotteröe oder des auf Gisöe liegenden kleinen Berges Saaten, werden insbesondere als Leitfaden dienen, wodurch man der Schere Hökke entgehen kann. Den Westen vor Gisöe liegenden sichtbaren Scheren kann man ziemlich nahe segeln, und von dieser Insel einen Lootsen erwarten.

Um die Südseite von Gisöe herum, segelt man in den Brandesund hinein, welcher einen sehr guten und geräumigen Hafen hat. Man findet beinahe den ganzen Sund hindurch einen brauchbaren Ankergrund von 14 bis 18 Faden Tiefe. Dieses Hafens können sich sowohl nord- als südwärts gehende Schiffe bedienen, wenn sie beim Ein- oder Aussegeln von Selböefiord widrigen Wind anteäfen. Süden vor Brandesund gibt es nach der Hauptfahrbahn (Leedet) keine Einfahrt, ehe man nach Bömmelfiord hinkömmt.

Da die Insel Bömmelöe überhaupt eine ziemlich ebene Höhe hat, und die nahe außerhalb derselben liegenden Inseln viel niedriger sind, so können diese in einer Entfernung von 2 bis 3 Meilen nicht leicht erkannt werden, allein der Berg Siggen zeichnet sich merklich aus, denn derselbe ist ungefähr doppelt so hoch, als das übrige der Insel, und hat einen ganz abgerundeten Gipfel; dieser Berg kann über 8 Meilen weit seewärts gesehen, und ungefähr 3 bis 4 Meilen bemerkt werden, ehe man etwas von dem übrigen der Insel sehen kann, alsdann wird derselbe sich einem Heuschober völlig ähnlich zeigen; wenn man näher an der Küste, entweder Saaten auf Gisöe oder auch zugleich die Bömmelhuk erkennen kann, so werden Peilungen von diesen Gegenständen angeben, an welchem Orte man sich gegen Land befindet, und alsdann kann man dem Lande getrost ziemlich nahe steuern. Auf der Küste von Bömmelöe, und auf denen der dabei liegenden kleinen Inseln, welche bewohnt sind, wohnen Lootsen, welche den Schiffen entgegen kommen werden.

In der nordwestwärts vor dem Hofe Ochland befindlichen Bucht, giebt es einen guten und sichern Hafen, der 14 bis 16 Faden Tiefe hat, wohin man sowohl Süden als Norden um die Insel Roaöe einsegeln kann. Sollte man Gegenstrom und Windstille in der südlichen Einfahrt vorfinden, und diesen Hafen deswegen nicht erreichen können, so kann zwischen einer Pünte, Tussen genannt, und einem kleinen Holme, der Danmarksöe heißt, eine kurze Zeit auf 5 Faden Wasser einstweilen geankert werden; allein man muß diesen Ort so bald möglich verlassen, denn die Seewinde führen eine heftige See da hinein.

Auf der südöstlichen Seite der Insel Hiskenöe werden südwärts gehende Schiffe einen Nothhafen finden, dessen Tiefe auf sandigem Boden 8 Faden beträgt, und nordwärts abnehmend ist; allein bei gewissen Winden wird man hier einer Seebewegung ausgesetzt seyn, und die Ansegelung kann nur mit nördlichen Winden geschehen.

Zwischen den Möklingeholmen giebt es einen ziemlich guten Hafen von 10 Faden Wasser, wo man aber doch sowohl See als Dening verspürt; mit östlichen Winden, womit man sonst die Küste am besten zurücklegen kann, ist es schwierig von da aufzulaufen.

Auf der östlichen Seite der Insel Gisöe wird man einen Zufluchtshafen finden, der 12 à 14 Faden südwärts abnehmender Tiefe hat. Zur Ansegelung von da werden südliche und östliche Winde erforderlich seyn; indessen können die, welche südwärts gehen, oder in Bömmelfiord einlaufen wollen, bei gutem Wetter, mit westlichen und nordwestlichen Winden um die nordwestliche Hucke von Gisör herum lavieren, und dann den Cours weiter fortsetzen.

Auf der Ostseite der Insel Espewär giebt es zwischen dieser und Odneöe einen sichern Hafen von 12 bis 14 Faden Tiefe, der aber nicht den eingehenden Schiffen so dienlich ist, als den ausgehenden, denn die Aussegelung von da kann nur mit nördlichen Winden geschehen, welche nachher widrig sind, wenn man durch Bömmelfiord hineinsegeln wollte. Schiffe, die nicht über 10 Fuß tief stechen, können zu und von diesem Hafen auf der Nordseite ein- und auslaufen. Zwischen den Inseln Espewär und Mautöe findet man auch noch einen einstweiligen Ankerplatz von 10 bis 12 Faden Tiefe, der 4 bis 6 Schiffe von mittlerer Größe fassen kann, aber nur den südwärts gehenden dienlich ist.

In gehöriger Lage kann man den Bömmelfiord, bei sichtigem Wetter, von den andern nach der Hauptfahrbahn einführenden Einfahrten sehr leicht unterscheiden, denn er ist schmäler und seine Richtung geht mehr nördlich hinein. Das unten an der See liegende Land ist hier niedriger, als an den andern Einfahrten, beinahe von gleichförmiger Höhe, und hebt sich allmählig mehr eben nach den höhern Bergen empor. Der mitten auf Bömmelöe liegende Berg Siggen, welcher, wie vorhin erwähnt, beinahe wie ein Heuschober gestaltet ist, zeichnet sich merklich aus *); allein der unfehlbarste Kennungspunkt ist die sehr hohe, ungefähr 2 Meilen vom Lande seewärts liegende Insel Ubsire, so daß vermittelst dieser und der übrigen Landkennungen sehr leicht bestimmt werden kann, an welchem Orte man sich befindet. Bömmelfiord hat zwischen den außerhalb desselben liegenden Inseln und Scheren verschiedene Einfahrten; die äußerste ist eine kleine runde Scheere, Bömmelbaad genannt, welche immer über dem Wasser sichtbar ist. Ein Paar Kabellängen nordwärts von

*) Siehe die Landvertonungstafel No. 6.

tiefer, liegt eine blinde Schere, an welcher die See beständig brandet. Gunnaskär ist die äußerste von den in S. W. vor Espewär und Nautöe liegenden kleinen Scheren; auch diese ist jederzeit über dem Wasser sichtbar, und man kann ihr auf der südlichen Seite ganz nahe segeln. Zwischen dieser Schere und den Rödholmen, welche auf der Nordseite rein sind, giebt es eine gute Einfahrt, die nach Bömmelfiard hineinführt.

Von Espewär kann man Lootsen erwarten, aber die übrigen, gerade außen vor Rywarden liegenden kleinen Inseln und Holme, sind unbewohnt. Südwärts vor Bömmelsund führt ebenfalls eine Einfahrt nach Bömmelfiord hinein, die nördlich vor Loeeröe und Lungsöe vorbei, und zwar zwischen diesen und den nahe liegenden kleinen Scheren hindurch geht, wo man sich aber ohne einen Lootsen nicht hindurch wagen sollte; allein mit sichern Kennungen kann ein jedes Schiff, ohne einen Lootsen erhalten zu haben, getrost auf die Haupteinfahrt, zwischen Oröe und Ramsholmen, nach Bömmelfiord hineinsegeln, wie auch, wenn es sich südlicher befände, östlich vor den Ramsholmen vorbei, zwischen ihnen und der Küste einlaufen, wo es dann in einem geruhigern Wasser sicher einen Lootsen von der Bömmelhuck ꝛc. erwarten kann. Sollten Umstände veranlassen, den Bömmelfiord von Westen oder Südwesten her anzuthun, so steuee man am liebsten unter die Insel Röewär hin. Die Röewärholmen sind ganz rein, so daß man sicher unter die nördliche Seite dieser Inseln hineinhalten, und sogar bei hartem Wetter in Lee an denselben einen Lootsen erhalten kann. An der westlichen Seite der Insel hat man, außer der Schere Braga, an welcher die See jedoch beinahe jederzeit brandet, auch nichts zu befürchten.

Die Nothhäfen, deren man sich bei der Ein- und Aussegelung vom Bömmelfiord, veränderlichen Windes wegen bedienen kann, sind vorher erwähnt worden.

Bei der Insel Röewär giebt es drei Häfen; der auf der nördlichen Seite zwischen Tenhaim und Hellisöe ist einigermaßen sicher, und hat 9 bis 10 Faden Wasser, weil er aber nicht sehr geräumig ist, so wird er den mittelmäßigen Schiffen, die nordwärts gehend wollen, am dienlichsten seyn, denn man hat südliche Winde nöthig, um von da auszulaufen. Der westliche von ihnen, welcher Bekkerwig genannt wird, ist ein sehr guter Hafen, und besonders den südwärts gehenden Schiffen dienlich, die bei ihrer Ankunft hier einen widrigen Wind vorfinden würden, denn es sind nördliche Winde zur Aussegelung erforderlich; die Tiefe desselben beträgt 10 bis 11 Faden. Der dritte dieser Häfen ist der zwischen Ulwöe und Gitteröe befindliche Sund, wo es ebenfalls 10 bis 11 Faden tief ist, welcher, weil man den Sund nach beiden Seiten durchsegeln kann, sowohl für nord- als südwärts gehende Schiffe brauchbar ist, allein bei stürmischem Wetter liegt man dort etwas unruhig.

An den Scheren, die Sween und Sweaboen genannt werden, brandet die See beinahe jederzeit. Die kleinen Holme, welche man Urter nenne, sind unbewohnt. Ohne gut bekannte oder mit einem Lootsen versehen zu seyn, ist es nicht rathsam, nördlich um diese herum zu segeln. Südlich vor den Klippen Rounen vorbei, ist es rein.

Saubesund, auf der westlichen Seite der Insel Fäeöe, ist ein sehr guter Hafen, der, für Schiffe von jeder Größe, zwei Aus- und Einfahrten hat, so daß diese bei den mehresten Winden von dort auslaufen können. Schiffe, die nicht über 10 bis 11 Fuß tief stechen, können sich auch noch einer dritten, nordwärts gehenden Ausfahrt bedienen. Die Tiefe des Hafens beträgt 8 bis 12 Faden.

Zwischen Ulwöe und Dueöe findet man einen guten eingeschlossenen Hafen, der eigentlich Fäeöehafen genannt wird; die Tiefe desselben beträgt 10 bis 11 Faden, man muß aber nördlichen Wind haben, um von da auslaufen zu können.

Auf der Nordseite von Ulwöe, zwischen dieser und Qualbe, werden nordwärts gehende Schiffe, die widrigen Windes oder stillen Wetters wegen einen einstweiligen Ankerplatz suchen müßten, einen solchen auf 10 à 12 Faden Wasser finden, wovon sie bei südlichen Winden auslaufen können.

An der Insel Udsire werden Schiffe im nöthigen Falle einen Nothhafen in Nardwig finden, wo man aber, besonders des Winters, ziemliche Dening, so sogar einigen Seegang in demselben verspürt. Die Schiffe, welche bei neblichtem Wetter, oder anderer Zufälle wegen, unter diese Insel verfallen wären, und sich genöthiget sehen einzulaufen, können, wenn auch der Lootse nicht zeitig genug an Bord gekommen wäre, getrost selbst da hineinsegeln. Von Osten oder Westen her, segle man nur so weit, bis das Thal, welches sich zwischen den auf der Insel liegenden beiden Bergen nord- und südwärts erstreckt, offen gesehen wird, alsdann steure man mitten in den Hafen, bis innerhalb der beiden Holme, von welchen einer auf jeder Seite liegt, hinein, und ankre in 10 à 12 Faden Wasser, am liebsten zunächst der westlichen Seite, es muß aber gleich am Lande vertäuet werden.

Die, welche zur Anthuung der Küste mit einem Lootsen zeitig versehen zu werden wünschen, können in jedem Falle nach dem Winde in Lee unter die Insel Udsire hinsegeln, und von da einen erhalten.

Digitized by Google

Die Klippe Spanholm ist hoch, aber Lausingen ziemlich niedrig, doch über dem Wasser sichtbar, und man kann beiden sehr nahe segeln. Die Insel Udsire ist, weil sie von dem übrigen der Küste weit abgesondert liegt, so ausgezeichnet kennbar, daß man sich darin unmöglich irren kann, und sie ist auch deswegen sehr leicht anzuthun.

Die Oter- oder Kerkinstad-Inseln, welche zwar keine gefährliche Scheren umgeben, sind hingegen unbewohnt. Indessen liegen, besonders des Sommers, zuweilen Fischer daraußen, wodurch man denn zu einer solchen Zeit leicht einen Lootsen erhalten kann.

Für kleine Schiffe giebt es bei Tarvestad einen kleinen Hafen, zu welchem die Einfahrten aber sehr enge und schwierig sind, so daß man sich dessen, obgleich die Aussegelung von da bei allen dienlichen Winden geschehen kann, nicht gern bedienen sollte.

In Wedawaag findet man zwei gute Ankerplätze, die doch nur, weil südliche und östliche Winde zur Aussegelung erfordert werden, den nordwärts gehenden Schiffen dienlich sind. Der äußerste von ihnen, welcher Munkejordsbucht genannt wird, hat 12 bis 14 Faden Tiefe. Bei einem weiter in Wedawaag hinein liegenden Holme wird man, selbst des Winters, oder wenn man dort auf einige Zeit zu verweilen genöthiget wäre, einen sicherern Hafen haben.

Unweit der Oter-Inseln zeigen sich an der westlichen Seite der Insel Carmöe verschiedene Buchten mit weißem Sande, wodurch die außerhalb liegenden kleinen Holme, besonders Swortingen, welcher eben wie Rowinaen ganz schwarz ist, sich desto merklicher auszeichnen. Die auf der südwestlichen Seite von Carmöe liegenden Beege Speegiaanene, zeigen sich besonders sehr spitzig; zugleich kann man den auf der Insel Bukken liegenden Berg über Carmöe sehen.

Unter dem Hofe Aakre giebt es zwar einen kleinen guten Hafen, dessen Einfahrten aber enge und voll Scheren sind. Durch die südliche Einfahrt können keine Schiffe einlaufen, die über 10 bis 12 Fuß tief stechen, allein in der westlichen ist es 18 Fuß tief. Der Hafen hat 5 bis 6 Faden Wasser, und ist außerdem ruhig und sicher.

Auf der südlichen Seite von Carmöe findet man verschiedene Buchten und Ankerplätze. Osten vor der Landspitze Sprenäs giebt es eine Bucht, wo man bei stillem Wetter des Stromes wegen auf 6 à 10 Faden Wasser einstweilen ankern könnte.

Auch kann man Osten vor dem zwischen den beiden Klippen Slätongene befindlichen Sunde, auf 5 bis 6 Faden Tiefe einstweilen ankern.

Gerade unter der mittlern und südlichsten Pünte der Insel Carmöe liegt Maleyhafen, welcher zwei Ankerplätze, von welchen der eine 5 bis 6, und der andere 6 bis 8 Faden Tiefe hat. Im Sommer ist dieser Hafen gut, allein bei südwestlichem Sturme werden ziemliche Seen dort hineingeführt. Man kann leichter von diesem Hafen nach beiden Seiten und bei mehrern Winden auslaufen, als von

Skudesnäshafen, der ungefähr $\frac{1}{4}$ Meile in N. O. von da liegt. Dieser Hafen hat ebenfalls zwei Ankerplätze wovon der östliche 5 bis 6 Faden tief ist; der westliche, in der schmalen Bucht bei den Häusern, ist im Winter ein sichereres Hafen, welcher 3 bis 4 Faden Tiefe hat. Die rechte Einfahrt führt Osten um alle Holme und Westen um die Skudesehere; allein kleine Schiffe, die nicht über 11 bis 12 Fuß tief stechen, können auch Westen um Treboen, Trethölm ꝛc. ein- und auslaufen. Der Hafen ist zwar eigentlich den südwärts gehenden Schiffen am dienlichsten, doch können diejenigen, welche nach Bergens Hauptfahrbahn hinein wollen, sich westlicher und südlicher Winde zur Aussegelung bedienen. Es ist ein Schiffswerft hier, wo Schiffe gekielholt und im nöthigen Falle ausgebessert werden können.

Zwischen den Hwiddings-Inseln giebt es verschiedene einstweilige Ankerplätze, deren die Schiffe, welche, wenn sie entweder nach der Hauptfahrbahn hinein wollten, oder bei der Ein- und Ausfahrt nach und von Stavanger, hier in der Bucht angekommen wären, sich ebenfalls zufälligeweise bei stillem Wetter des Stromes oder anderer Ursachen wegen bedienen können.

So hat man in Haalandswig, an der nördlichen Seite von Hwiddingsöe, einen guten einstweiligen Ankerplatz, der 8 bis 12 Faden Tiefe hat, von welchem man aber nur bei südlichen Winden auslaufen kann.

Zwischen den südlichsten Pünten der Inseln Kraköe und Krydsöern, findet man einen guten und geräumigen Hafen, der 8 bis 12 Faden Tiefe hat. Von den hier befindlichen Hafen ist dieser den großen Schiffen am dienlichsten, welche mit den mehresten Winden von da nach beiden Seiten aussegeln können.

Ferner hat man hier Riisöehafen, wo die Ein- und Aussegelung beinahe bei allen Winden geschehen kann, aber die Einfahrten desselben sind für große Schiffe sehr enge.

Digitized by Google

Innerhalb Kalholm giebt es einen einstweiligen Ankerplatz von 8 bis 12 Faden Tiefe, von welchem man bei den mehresten Winden auslaufen kann.

Ungefähr im wahren Westen vor den Hwiddings-Inseln wird man auf der Küste des festen Landes, zwischen zwei sehr hohen Bergen, welche steile gegen einander herabgehende Seiten haben, eine Oeffnung sehen, welche Bäremskäften genannt wird *); diese ist eine sehr wichtige und kennbare Marke, die in der Einfahrt zwischen Feysteen und den Hwiddings-Inseln offen gesehen wird. Feysteen **) ist eine Felsinsel von geringem Umfange, aber viel höher als das feste Land Jeddeeen, welches, mit Ausnahme der beiden Berge Egefield und Obrestadbrekke ***), längs der Seekante niedrig ist und beinahe eine ebene Höhe hat; weil Feysteen zugleich weit außerhalb der Küste liegt, und die andern umher liegenden Inseln und Holme niedrig sind, so ist dieselbe auch dadurch sehr kennbar; sie kann auf 3 bis 4 Meilen weit gesehen werden, und bei klarem Wetter wird man zugleich den großen Berg auf der Insel Bukken sehen können. Feysteen kann man sich mit Sicherheit wenigstens bis auf ¼ Meile nähern. Die Schere Tazen ist jederzeit sichtbar, und an Juteboen wird es die meiste Zeit branden. Des Haasteengrundes wegen darf man sich nicht fürchten. Auf der Insel Rotöe wohnen mehrere Lootsen, und auf den kleinen Inseln Stoekkör und Heglan liegen die Lootsen gewöhnlich den ganzen Sommer bereit, damit sie den Schiffen desto frühee entgegen kommen können. Wenn man Noeden var Feysteen einsteuert, so wird Alsteen ganz abgesondert und ziemlich hoch mitten im Fahrwasser gesehen. Haaboen ist eine kleine stets sichtbare runde Schere, und die südlichste von den außerhalb der Hwiddings-Inseln liegenden Scheren. Um vor den in der Strecke nordöstlich van Feysteen aus liegenden kleinen Scheren und Untiefen sichee zu seyn, gehe man am liebsten nahe Süden um Haaboen, und steure gerade auf Alsteen zu.

Auf dee Einfahet weiter nach Stavanger hinein, findet man folgende einstweilige Ankerplätze:

Zwischen den Inseln Moseerde und Fieldöe giebt es einen guten und ruhigen Hafen, Klosterhafen genannt, der 5 bis 6 Faden Tiefe hat.

Unter Tungenäs, der nördlichsten Pänte des Landes Jeddeeen, findet man innerhalb der kleinen Schere Braga einen einstweiligen Ankerplatz von 6 bis 7 Faden Tiefe, dessen man sich bei eintretender Windstille des Stromes wegen bedienen kann.

Ungefähr ½ Meile südostwärts von Tungenäs, findet man in der Bucht Narden var Rannebeeg einen guten einstweiligen Ankerplatz von 4, 6 bis 10 Faden Tiefe, dessen sich sowohl aus- als eingehende Schiffe bedienen können; allein sie müssen sich auf der nördlichen Seite halten, denn die südliche ist unrein.

Feenee giebt es in Duewig, ebenfalls für ein- und ausgehende Schiffe, einen einstweiligen Ankerplatz von 10 bis 14 Faden Tiefe, wa sie sich auch auf der nördlichen Seite halten müssen; denn man findet auf der südlichen zwar eine geringere Tiefe, aber auch einen steinigen Grund.

Untee der kleinen Insel Klöbe, auf der östlichen Seite in Stavangees-Meebusen, weeden sowohl noed- als südwärts gehende Schiffe einen sehr bequemen einstweiligen Ankerplatz auf 4 bis 5 Faden Tiefe vorfinden, welcher viel dessee ist, weil man mit allen Winden van da auslaufen kann.

Die Stadt Stavanger ist einer von den nicht unbedeutenden Handelsörtern in Norwegen, wo auch Schiffswerfte gefunden werden, so daß die Schiffe im nöthigen Falle alle berüfende Hülfsleistung da eehalten können.

Wenn man, in der Absicht nach Stavanger zu gehen, von Süden längs dem Lande Jeddeeen heekommen, wie auch, wenn man von der See her unter diese Küste verfallen sollte, und einen Zufluchtsoet zu suchen genöthiget wäre, so werden sich zu diesem Zwecke verschiedene einstweilige Ankerplätze darbieten, deren man sich nöthigen Falls bedienen kann.

Süden vae Tungenäs wird man der ersten einstweiligen Ankerplatz in der Bucht untee dem Hofe Wista, innerhalb des Holmes auf 6 Faden Tiefe finden, der aber doch nicht als ein sicheree Hafen betrachtet werden kann; bei stillem Wettee oder des Stromes wegen, wird deeselbe am dienlichsten seyn, wenn man so nahe untee die Küste zwischen den Scheren hineingekommen wäre, daß man weder den einen noch den andern Weg davon auskommen könnte.

*) Siehe die Landvertonungstafel No. 6.

**) Diese kleine Insel wird auch zuweilen Groß-Feysteen genannt, damit sie nicht mit der auf der folgenden Karte No. 5 vorkommenden Klippe Lille-Feysteen verwechselt werde.

***) Obrestadbrekke ist auf der Karte No. 5 enthalten.

Digitized by Google

Dicht Norden vor dem in der Einfahrt nach Havsfiord liegenden Holme, giebt es einen einstweiligen Ankerplatz von gleicher Beschaffenheit, der 8 bis 9 Faden Tiefe hat.

Tanangerhafen ist hingegen ein sehr guter, ruhiger und geräumiger Hafen, welcher von 10 bis 4 Faden nordwärts abnehmender Tiefe hat, wovon man sowohl nord- als südwärts mit den mehrsten Winden aussegeln kann; denn, wenn es gutes segelbares Wetter ist, so kann man aus der Bucht hinauskavieren. Man findet auch auf der südlichen Seite der Risabucht einen einstweiligen Ankerplatz von 10 bis 18 Faden Tiefe, von dem man aber nur mit südlichen und östlichen Winden auslaufen kann, und bei hartem Wetter wird man daselbst einigem Seegange ausgesetzt seyn.

Auf der östlichen Seite der außerhalb Tanangerhafen liegenden kleinen Insel Fladholm, giebt es, wenn man im Sommer einstweilen ankern wollte, eine gute Rhede von 6 bis 8 Faden Tiefe, wovon man nach beiden Seiten leicht unter Segel gehen kann; in der spätern Jahrszeit ist es aber rathsamer sig nach Tananger hineinzubegeben.

In der auf der nordwestlichen Seite der Insel Rotöe befindlichen Bucht, wird man einen einstweiligen Ankerplatz von 6 bis 8 Faden Tiefe finden, dessen man sich aber ebenfalls nur in einzelnen Fällen und im Sommer bedienen sollte, denn er ist bei stürmischem Wetter sehr unsicher und liegt gegen westliche Winde offen.

Wir haben in dem vorigen Kapitel erwähnt, daß die Abweichung der Magnetnadel im Jahre 1794 beobachtet worden, zufolge deren sie in Bergen von 24° 30′ bis 24° 45′ war. Im Jahre 1795 ist die Abweichung in Stavanger zu 22° 30′ westlich gefunden worden.

In Rücksicht des Stromes wird bemerkt, daß die Ebbe auf der Strecke von Bergen bis Holmengraae (siehe die Karte No. 3) gewöhnlich nordwärts und die Fluth südwärts gehe; allein auf der Hauptfahrbahn Süden vor Bergen läuft die Ebbe südwärts und die Fluth nordwärts. Außerhalb des Landes fließt die Ebbe bei sehr gutem Wetter meistentheils gerade seewärts hinaus und die Fluth gerade landwärts herein, aber gemeiniglich richtet der Strom sich hier nach dem draußen in der Nordsee wehenden Winde, doch läuft derselbe gewöhnlich stärker süd- als nordwärts, und erhält natürlicherweise, nach der Gestalt der Insel und den zwischen ihnen befindlichen Durchfahrten, viele verschiedene Krümmungen und Richtungen. Der durch die Ebbe und Fluth entstehende Höhenunterschied des Wassers, wird immer kleiner und kleiner, je weiter man südwärts kömmt. Auf dem nördlichen Theile der auf dieser Karte enthaltenen Küstenstrecke, bis gerade außerhalb Bergen, beträgt der Unterschied ungefähr 4 bis 5 Fuß, allein in der Bucht Süden vor Skudesnäs bei beständigem Wetter nur 2 bis 3 Fuß. Stürmisches Wetter in der See und die Richtung des Windes werden jedoch gewöhnlich einen Unterschied verursachen. Indessen sind, ungeachtet des unbedeutenden Unterschiedes zwischen hohem und niedrigem Wasser, die Ströme innerhalb der Inseln nichts desto weniger doch sehr heftig, vermuthlich weil die Durchfahrten zwischen den Inseln und Scheren sehr schmal sind.



Digitized by Google

# Fünftes Kapitel.

## Von der Norwegiſchen Küſte,

und zwar

von der auf der Karte No. 5 enthaltenen Küſtenſtrecke, von Egefield auf dem Lande Jedderen bis nach Chriſtianſand hinum.

---

Das vorige Kapitel zu der Karte No. 4 wurde mit der Beſchreibung des nördlichſten von dem Theile der norwegiſchen Küſte, der Jedderen genannt wird, geſchloſſen, welcher ſich ferner ſüdwärts bis gegen Sirewaag hin erſtreckt. Dieſe Küſtenſtrecke iſt gegen die See ſehr niedrig, denn das hohe Land fängt erſt ungefähr eine Meile, etwas mehr oder weniger, innerhalb der Küſte an, und erhebt ſich von da, ohne bedeutende Abwechſelungen, allmählig zu einer Art Bergrücken empor, auf dem blos der beinahe 3 Meilen einwärts im Lande liegende Berg Ognanypen ſich auszeichnet, deſſen Geſtalt einem Zuckerhute ähnlich iſt. Das Ufer dieſer Strecke hat ganz weißen Sand. Ungefähr mitten zwiſchen den zwei einzelnen, von mäßiger Höhe auf dieſer Küſte liegenden Bergen Egefield und Obreſtadbrekke, findet man eine hervorſtehende niedrige Hucke, von welcher ein Riff, das Jedderens-Riff genannt wird, beinahe ¼ Meile heraus geht; an dem äußerſten Ende deſſelben liegen ein Paar Steine, Bollene genannt, die bei ſtillem Wetter über dem Waſſer ſichtbar ſind, und bei Seegang ſtarke Brandungen verurſachen. Bei gutem Wetter können Schiffe von mittlerer Größe, wenn ſie mit Lootſen verſehen ſind, zwiſchen dieſen Steinen und dem feſten Lande über das Riff hinweg ſegeln. Unten an der Seekante, eine kleine ½ Meile ſüdwärts von Jedderens-Hucke aus, liegt die Aare'r Kirche, welche, weil ſie gemauert und weiß getüncht, eine ſehr kennbare Marke iſt. Bei ſichtigem Wetter kann man die kleine Inſel Groß-Feyſteen und den auf der Inſel Bucken liegenden Berg (ſiehe die Karte No. 4) ſehr gut hier in der Nähe ſehen; wenn man ſich ſo weit von der Küſte entfernt hält, daß der höchſte Gipfel von Bucken Weſten vor der Spitze von Groß-Feyſteen geſehen wird, ſo geht man mit dieſer Marke von dem Riffe und allem Gefährlichen frei. Sollte aber nur einer von dieſen Gegenſtänden kennbar ſeyn, ſo iſt es hinreichend, denſelben nicht weſtlicher, ſondern lieber etwas öſtlicher als in Norden von ſich zu bringen. Es giebt noch ein andres Kennzeichen, wodurch man ſich überzeugt halten kann, außerhalb des Riffes zu ſeyn, nämlich wenn die Klippe Lille-Feyſteen an die unterhalb Egefield befindliche ſteile Hucke Vigdisnäs angeſchloſſen, aber nicht außerhalb derſelben geſehen wird. Wenn man die Aare'r Kirche in O. z. S. peilet, ſo iſt man völlig Süden vor dem Riffe frei. Gerade unterhalb des Berges Obreſtadbrekke liegen ein Paar kleine Scheren, weil ſie aber nur ein Paar Kabellängen vom Lande entfernt ſind, ſo kann ein Schiff, um einen Lootſen zu erhalten, ſicher nahe darunter hineinſteuern. Eine kleine ¼ Meile Norden vor Obreſtadbrekke liegt eine Pfarrwohnung, die ein ziemlich kennbares Gebäude iſt. Wenn ein Schiff bei trübem Wetter mit landwärts wehendem Winde oder wegen andrer Zufälle ſo nahe unter die Küſte hineingekommen wäre, daß es gar nicht von da herauslavieren könnte, ſo kann es ſich außerhalb der Strecke zwiſchen dem Hofe Skeye und dem Berge Obreſtadbrekke vielleicht dadurch retten, daß es den Anker auf einen gegen das Land eben aufwärts gehenden Grund, welcher reinen Sand hat und von Steinen ziemlich frei iſt, in 14, 12, ja 8 oder 6 Faden Tiefe fallen läßt; dagegen iſt es zwiſchen dem Hofe Skeye und dem Riffe mehr unrein, ausgenommen gerade außerhalb der Aare'r Kirche. Ein jeder wird leicht einſehen, daß dies ein Mittel iſt, deſſen man ſich nur im Nothfalle bedient, denn es wird hier natürlicherweiſe eine ſehr heftige See erfolgen; indeſſen wird es mit guten Ankern und Tauen doch möglich ſeyn, daß man hier ziemlich lange anhalten könnte.

Von dem Berge Obreſtadbrekke ſüdwärts bis zu der Bucht Sirewaag hin, iſt die Küſte des Landes Jedderen auch nur niedrig, beinahe eben ſo wie Norden vor dem Berge; bei Annäherung der Küſte wird man die hier und da längs dem Strande liegenden Häuſer gut ſehen können. Unweit des auf dieſer niedrigen Küſte liegenden Hofes Haar, giebt es eine Hucke, die etwas höher als das übrige Ufer, allein doch nicht ſo hoch als

Digitized by Google

Obreſtadbrekke iſt. Außerhalb der Hucke, auf welcher der Haf Quaſſem liegt, findet man ein kleines ausgehendes Riff, auf deſſen Ende ein flacher Holm, Rounen genannt, liegt, welcher der erſte Süden vor Lille-Feyſteen außerhalb der Küſte befindliche Holm iſt; von dieſer Hucke bis Sirewaag hat das Ufer ganz weißen Flugſand. Bei Sirewaag fängt das Land wieder an, bis nach der äußerſten Küſte hinaus, gebirgig zu werden, wo es zwar noch nicht ſehr hach iſt, allein deſſen Höhe nimmt von hier ſüdwärts zu. Nach dieſer Beſchreibung wird ein Schiff, das bei ſichtigem Wetter von der See hier unter Land einträfe, ſich ohne Zweifel in Anſehung des Ortes, wo es ſich befindet, nicht irren können. Auf der ganzen Strecke von der Inſel Rorbe an bis nach der Bucht Sirewaag hin, wird man keine Häfen finden.

Die Bucht Sirewaag iſt ein ziemlich guter Sommerhafen, wo es dicht innerhalb der etwas engen Einfahrt 13 Faden Tiefe giebt, die jedoch allmählig bis auf 6 und 5 Faden abnimmt; allein die großen Schiffe ſollten doch nicht in weniger als 11 à 12 Faden Waſſer ankern; bei nordweſtlichem Sturme wird aber eine ziemlich ſchwere Deining da hineingeführt. Die Ausſegelung kann nur mit ſüdlichen und öſtlichen Winden geſchehen, und überhaupt ſollte man ſich dieſes Hafens nicht gerne bedienen, es ſei denn, daß die Umſtände es nicht erlauben einen beſſern zu erreichen.

Bei Watnemoholm giebt es ebenfalls einen kleinen Sommerhafen, wo man zwar dem Seegange nicht ausgeſetzt iſt, allein bei weſtlichen Winden doch ziemlich Deining veeſpürt. Mit ſüdlichen und weſtlichen Winden können Schiffe, die nicht über 18 Fuß tief ſtechen, dort einlaufen, und mit nordweſtlichen Winden könnte ſogar ein Schiff, das 20 Fuß tiefgehend wäre, durch die nördliche Einfahrt hineinſegeln. Für Schiffe, die nicht über 13 bis 14 Fuß tief gehen, giebt es zwiſchen den Holmen und Scheeen, welche den Hafen decken, verſchiedene Ein- und Ausfahrten, ſo daß dieſe mit mehrern Winden von da auslaufen können, als die größern Schiffe, welche nur mit öſtlichen Winden auskommen können.

Geisbeigen iſt ein zwiſchen der Inſel Dyrôe und dem feſten Lande befindlicher Ankerplatz, wo es auf einem ſandigen Boden 3 bis 4 Faden Tiefe giebt, allein derſelbe iſt dem Seegang mit ſüdweſtlichen Winden ſehr offen; überhaupt dürfen Schiffe nicht über 14 Fuß tief ſtechen, wenn ſie ſich deſſen bedienen wollen, und dann können dieſe doch nur durch die ſüdliche Einfahrt hineinſegeln. Die Einfahrt Norden um Dyrôe iſt nur den 8 bis 9 Fuß tiefgehenden Fahrzeugen brauchbae; außerdem ſollte man ſich dieſes Hafens nur in dem Falle bedienen, wenn in der nördlichen Einfahrt nach Eggerſund ein ſolcher Gegenwind oder widriger Strom angetroffen würde, daß das Schiff dadurch verhindert, den innerhalb Horsholm befindlichen Ankerplatz, welcher in dem Folgenden erwähnt wird, nicht erreichen könnte. Von Geisbeigen kann man mit allen öſtlichen Winden in See ſtechen, und mit nordweſtlichen nach Horsholm ꝛc. hineinſegeln.

Landkennungen. Wenn man von der See her ungefähr in Weſten vor der Inſel Eggerôe einträfe, ſo wird man bei einigermaſſen ſichtigem Wetter das niedrige Land Jedderen deutlich ſehen können; Eggerôe wird alsdann ein hohes ausgehendes Vorgebirge zu ſeyn ſcheinen, und zugleich wird ſich in S. O. eine Strecke der ſehr hohen und ſteil gegen das Ufer heruntergehenden Küſte zeigen. Die Mündung der nördlichen Einfahrt nach Eggerſund wird man deutlich erkennen können, und alſo kann ein Schiff, das einen Hafen anthun wollte, nach Beſchaffenheit des Windes zeitig die erforderliche Höhe nehmen, damit es ſo unter Land ankomme, daß der Lootſe einigermaßen bequem ans Schiff hinſegeln könne; außerdem hat man keine Urſache ſich bei Annäherung des Landes zu fürchten, denn es ſind, außer da, wo man Brandungen gewahr wird, keine gefährliche Scheren vorhanden, die jedoch der Küſte meiſtentheils nahe liegen. Würde man ſüdlicher als Eggerôe gegen das Land hinankommen, ſo wird dieſe Inſel ſich auch von da als ein von der hohen und ſteilen Küſte ausgehendes Vorgebirge zeigen; und indem man dem Lande bis auf ungefähr eine Meile nahe kömmt, wird die zwiſchen den zwei hohen Theilen von Eggerôe tief eingehende Bucht Lunderwiig ſehr deutlich zu erkennen ſeyn, wobei bemerkt werden muß, daß dieſe die einzige noedwärts ins Land hineingehende Bucht iſt, welche man auf der ganzen Küſtenſtrecke von Lindersnäs bis nach Bergens Hauptfahrbahn findet. Würde man etwas weiter ſüdwäres ſeyn, ſo wird die Mündung der ſüdlichen Einfahrt nach Eggerſund ſichebar ſeyn, und auf der andern Seite iſt die Hucke Haadyr, welche wie eine Mauer ganz ſteil in die See hinuntergeht und oben einen ſpitzen Gipfel hat, auch ſehr kennbar.

Nach Eggerſund, dem erſten Handelsorte Süden vor Stavanger, giebt es zwei Einfahrten, wovon die eine auf der nördlichen, und die andere auf der öſtlichen Seite von Eggerôe hineingeht; in dem ganzen nördlichen Sunde kann man beinahe überall auf 6 à 8 Faden Tiefe auf ſandigem und lehmigem Boden ankern; allein der eigentliche Ankerplatz iſt dicht Oſten vor Harsholm, wo es auf einem Grunde von gleicher Beſchaffenheit 7 bis 8 Faden Tiefe giebt Schiffe, die nicht über 14 Fuß tief ſtechen, können duech die Norden vor Harsholm befindliche Einfahee hineinſegeln; allein diejenigen, welche tiefer ſtechen, müſſen ſich der ſüdlichen Einfahet zwiſchen den Scheren, welche zwiſchen Horsholm und Segiſteen liegen, bedienen. Sollte man ohne einen Lootſen erhalten zu haben, welt in die Bucht hineingekommen ſeyn, ſo iſt die Klippe Segiſteen in

einer Entfernung von ½ Meile schon ausgezeichnet kennbar; sie ist ein steiler hoch aus dem Wasser hervorragender Stein, der einem großen Spritsegel ähnlich ist. Man könnte allenfalls zwischen diese Scheren, wo es an allem Gefährlichen brandet, doch zunächst Seglstren, die am Steuerbord gehalten wird, einlaufen, und hernach weiter in den Sund hinein auf der Ostseite von Horeholm zu Anker gehen.

Nächst dem erwähnten Ankerplatze bei Horeholm, findet man in dem nördlichen Sunde die besten einstweiligen Ankerplätze bei Skadberghage und bei Aspöe; allein es ist ein kleines Stück Weges Süden vor Aspöe so untief, daß nur die Schiffe, welche unter 9 Fuß tief stechen, auf diesem Wege nach Eggersund hingelangen können.

Die Schiffe, welche ganz hinauf zu diesem Orte wollen, werden sich folglich der südlichen Einfahrt bedienen, wo außerhalb der Mündung derselben mehrere Scheren liegen, zwischen welchen man auf verschiedenen Stellen durchsegeln kann. Sowohl die Klippen Swerling und Stabfet, als auch die weiter südwärts liegenden Swaaholmen sind über dem Wasser sichebar. An den blinden Scheren Kletten und Johnsboen wird die See bei einiger Bewegung beständig branden, so daß ein Schiff, das sichre Kennung hätte, bei günstigem Winde, sogar ohne einen Lootsen erhalten zu haben, dort einlaufen könnte. In dem südlichen Sunde werden verschiedene einstweilige Ankerplätze vorgefunden; der erste, an der innern Seite der Insel Eggeröe, ist in Gillestöwiig, welcher 10 à 11 Faden nordwärts abnehmender Tiefe, Sand und Lehmgrund hat. Eine Viertelmeile weiter nordwärts giebt es ebenfalls einen guten und geräumigen Ankerplatz, Howlandswiig genannt, der 7 bis 8 Faden Tiefe und lehmigen Boden hat. Von hier bis nach Eggersund hin, können die größten Schiffe überall auf 7 bis 8 Faden Tiefe auf sandigem und lehmigem Boden ankern, und an ihren Werpankern verteuen In dem eigentlichen Hafen bei Eggersund, innerhalb Lindöe, ist es nur den sehr kleinen Schiffen tief genug; indessen hat man ein Schiffswerft hier, bei dem es beinahe 14 Fuß Tiefe giebt, wo Schiffe, die nicht gar zu groß sind, gekielholt werden können.

An der Mündung des südlichen Sundes findet man auch noch auf der östlichen Seite, unter dem festen Lande, einen einstweiligen Ankerplatz, der Skiwoldwiig genannt wird, wo es auf einem sandigen Boden 10 Faden Tiefe giebt, dessen man sich gut bedienen kann, wenn der Wind während der Einsegelung schral nördlicher als Westen fallen sollte, so daß man dadurch verhindert, den Sund nicht hineinsegeln könnte; weil aber südwestliche Winde heftige Seen dort hineinführen, so sollte dieser Ort nur im Nothfalle gesucht werden. Man kann auf beiden Seiten von Tingelferöe aus- und einsegeln.

Auf der westlichen Seite der Insel Eggeröe, zwischen dieser und der benachbarten Insel Midbrodöe, giebt es einen sehr guten und eingeschlossenen Hafen, der 5 à 6 Faden Tiefe und Sandgrund hat, allein dessen Einfahrt ist ziemlig enge; den südwärts gehenden Schiffen, welche widrigen Windes wegen in einen Hafen einzulaufen genöthiget sind, und die Einfahrt nach Eggersund nicht erreichen können, wird derselbe am dienlichsten seyn.

Lunderwiig. Diejenigen, welche sich bei Sturm oder landwärts wehendem Winde Süden vor Eggeröe befinden würden, können in dem Falle, daß der Lootse nicht an Bord gekommen wäre, getrost auf Lunderwiig zu hineinsteuern; diese Bucht ist, wenn man sich vor der Mündung derselben befindet, ausgezeichnet kennbar, denn Eggeröe ist auf beiden Seiten hoch, und hat in der Bucht ein flaches Land mit weißem Sande; in solchem Falle steure man mitten auf die Oeffnung hinein, wobei man die ungefähr ⅓ Meile außerhalb der Westbucht liegende Schere Flisen erkennen wird und am Backbord halten muß, allein die übrigen Scheren bleiben am Steuerbord liegen. Wenn man weiter hinein, in ein geruhigeres Wasser gekommen ist, so kann man aufbrasen und einen Lootsen erwarten; sollte derselbe sich aber dennoch nicht einfinden, so kann der Cours weiter in die Bucht hinein, nach dem Westwall hingelenkt und zunächst diesem fortgesetzt werden. In der Mündung der Bucht giebt es auf reinem Sandgrunde 30 Faden Tiefe, die bis zu 8 Faden allmählig abnehmend ist. Die Schiffe, welche sich in solchen Fällen befinden, thun am besten, daß sie, weil die Tiefe beständig nordwärts abnimmt, in 10 à 12 Faden Wasser vorläufig ankern, wo sie zwar einigem Seegange und Deining ausgesetzt sind, und daher auf dieser Stelle nicht dürfen liegen bleiben, allein nachher können sie sich durch Hülfe der Lootsen in die Bucht bei Sprang hineinbegeben, wo es einen reinen Grund und 5 bis 6 Faden Tiefe giebt.

Auf der westlichen Seite von Lunderwiig ist für kleine Schiffe ein sehr guter und sichrer Hafen, der Rouswaag genannt wird; obgleich es in demselben 4 Faden tief ist, so können doch, weil die enge Einfahrt desselben eine geringere Tiefe hat, nur 12 bis 13 Fuß tiefgehende Schiffe dort einlaufen. Die Aussegelung von da kann bei den Winden von N. N. O. durch Norden bis S. W. Wind geschehen, allein bei dem letztern muß man aus der Mündung Lunderwiigs herauslavieren.

Auf der östlichen Seite von Lunderwiig giebt es zwischen der Insel Löningsöe und dem Lande einen kleinen guten Hafen, Löningswaag genannt, den man in Rücksicht der Tiefe als zweitheilig betrachten kann; denn es können nur Fahrzeuge, die unter 9 Fuß tief stechen, von und nach beiden Seiten ganz hindurch-

Digitized by Google

segeln, und deswegen auch mit mehrern Winden von da auslaufen, als die tiefer gehenden Schiffe, welche aus derselben Einfahrt wieder hinaus müssen von der sie herein gekommen sind. In dem nördlichen Theile des Hafens beträgt die Tiefe auf einem sandigen Boden von 4 bis 11 Faden, wo folglich Schiffe nach ihrer verschiedenen Größe ankern können; es werden in demselben ein Paar ziemlich große Schiffe, und zur Noth eine Orlogsfregatte Raum finden. Der südliche Theil des Hafens hat nicht mehr als 3 bis 4 Faden Wassee, ebenfalls Sandgrund, und kann nur Schiffe von höchstens 15 Fuß Tiefstechen aufnehmen. Die Einfahrt geht gegen N. O. hinein, und folglich gegen S. W. heraus.

Bei Mong, auf der Küste des festen Landes, giebt es für kleine Schiffe zwei Zufluchtsörter; in dem Hafen des einen, welchee Dybswaag genannt wird, ist es zwar 7 Faden tief, allein die Einfahrt desselben ist so enge und untief, daß nur 9 Fuß tiefgehenden Fahrzeuge dort hineinkommen können. Die Aussegelung von da kann nur bei nordöstlichen Winden geschehen. Zwischen den bei Mong liegenden kleinen Holmen, ist eine andre kleine Bucht befindlich, welche 2 bis 3 Faden Wasser und Sandgrund hat; allein man sollte sich keiner von beiden, außer in höchst verlegenen Fällen bedienen.

In Näswaag ist für 2 à 3 mittelmäßige Schiffe ein guter Hafen, der 5 bis 6 Faden Tiefe hat, wo es des Seeganges und der Deining wegen ziemlich ruhig ist; damit man aber sogar im Winter völlig sicher liegen könne, ist es am besten in das innerste der Bucht hineinzuholen, woselbst vorn und hinten verteurt wird. Die Richtung der Einfahrt ist ungefähr N. z. W. hinein und S. z. O. heraus. Dieser Hafen ist den südwärts gehenden Schiffen am dienlichsten, weil ganz nördliche Winde zur Aussegelung erfordert werden.

In den dicht Osten vor dem letztgedachten Häfen befindlichen beiden Buchten Waagene, wird man zwei geräumige Ankerplätze mit gutem sandigen Boden finden, wovon der westliche 6, aber der östliche 20 Faden tief ist. Bei stürmischem Wetter mit südlichen und westlichen Winden, wird man, besonders in der östlichen Bucht, einige Deining verspüren; auch wird man daselbst vor diesen Winden nicht vielen Schutz finden, obgleich sie keinen Seegang verursachen. Die Duechfahrten zwischen den kleinen Inseln und Scheren, welche den Hafen decken, haben zwar eine reichliche Tiefe, aber sie sind sehr enge, besonders die östlichsten bei der Schere Knapøyen. Man kann bei allen südlichen und westlichen Winden dort hineinsegeln, und bei allen nördlichen und östlichen auslaufen.

Landkennungen. Store- und Lille-Fogsteen sind zwei kleine Holme, aber ungefähr ⅓ so hoch als das innerhalb derselben liegende feste Land, und ganz wie Heuschober gestaltet; sie zeichnen sich so aus, daß man sie sogar auf ein Paar Meilen weit außerhalb der Küste erkennen kann; je näher man sich in N. W. oder S. W. von ihnen aus befindet, desto kennbarer werden sie seyn. Mitten auf der Südseite von Lille-Fogsteen sind einige weiße Flecke vorhanden, die man bei klarem Wetter über 2 Meilen weit sehen kann. Außerdem hat man auch noch auf dem festen Lande ein andres sehr deutliches Kennzeichen; nämlich, daß die Küste zwischen Regefiord und Giösingfiord, obgleich eben so hoch und gebirgig als auf beiden Seiten, bis auf ½ Meilen ins Land hinauf ganz mit Gras bewachsen, und folglich im Sommer grün ist, allein im Herbst und Winter, ehe sie mit Schnee bedeckt wird, ein gelbliches Aussehn hat, wie verwelktes Gras. Die auf beiden Seiten, sowohl gegen Westen als Osten liegenden Berge, sind kahl und dunkel, wodurch dieser, der einzige auf der ganzen Küststrecke mit Gras bewachsene Theil, desto merklicher hervorleuchtet, und auf 2 bis 3 Meilen weit in der See gut erkannt werden kann; wenn man also dieses Kennzeichens ansichtig geworden, so kann man sich dadurch völlig überzeugt halten, daß es die Soggendahls-Küste ist. Die Insel Hitterøe ist von hier, wegen der zwei Oeffnungen oder Meerbusen, wodurch sie von dem festen Lande getrennt ist, ebenfalls sehr kennbar; sie ist zwar eben so hoch als dieses, allein ihre Berge scheinen höckerichter zu seyn. Endlich ist der Gesichtskreis auf der südöstlichen Seite von dem niedrigen Lande Lister begränzt.

Nordfiord ist ein sehr guter ruhiger und eingeschlossener Hafen, der von 11 bis 6 Faden, nordwestwärts abnehmende Tiefe und Schlickgrund hat; allein es darf sich kein Schiff, das über 15, im höchsten Nothfalle 16 Fuß tief geht, dort hineinwagen. Mitten in der Einfahrt liegt eine blinde Schrre, die, wenn Seegang Statt findet, Brandung über die ganze Mündung verursacht. Die Einsegelung kann bei südlichen und östlichen, und die Aussegelung bei allen nördlichen Winden zwischen N. O. und Westen geschehen; denn zufolge der Lage der Berge fällt der Westwind so, daß man sich auch desselben beim Aussegeln bedienen kann; dieser Nothhafen ist also den süd- und ostwärts gehenden Schiffen am dienlichsten.

Der, dicht Osten vor dem letzigedachten, befindliche Hafen Regefiord, ist größer und geräumiger und man kann in gewisser Rücksicht sagen, daß derselbe drei Buchten oder Ankerplätze habe, in der äußersten Bucht ist es auf sandigem Boden 26 Faden, allein nahe dabei in N. O. vor der Prästeschere auf lehmigem Boden 14 bis 16 Faden tief. Weiter nordwärts kann man überall mitten in dem Hafen auf 24 Faden, nach beiden Seiten bis zu 18 à 12 Faden abnehmender Tiefe und Sandgrund ankern. Mitten in der ersten Enge sollte man nicht ankern, denn der Grund ist steinig; aber innerhalb derselben, in der zweiten Bucht des Hafens

kann man sehr bequem verteuet liegen; woselbst es auch für 3 à 4 Orlogeschiffe Raum giebt. Die dritte, innerhalb der zweiten Enge befindliche Bucht kann, außer verschiedenen kleinen Schiffen, auch noch 2 à 3 Orlogesregatten fassen, die theils vor Anker schwaien, und theils entweder einfach oder mehrfach verteuet liegen können; es ist daselbst 14 bis 16 Faden tief, Sand und Lehmgrund. Die beiden innersten Buchten sind von Seegang und Deining ganz frei, aber in der äußersten wird man beides verspüren. Dieser Hafen wird beides im Sommer und Winter sehr gesucht, um so viel mehr, weil daselbst ein gutes Werft befindlich ist, wodurch ziemlich große Schiffe, bis auf Fregatten, gekielholt und ausgebessert werden können. Weil man beim Aussegeln nördlichen Wind nöthig hat, so ist der Hafen in solcher Rücksicht den südwärts gehenden Schiffen am bequemsten; allein man kann auch bei gutem Wetter mit einem ganz östlichen Winde von da auslaufen. Bei völligem Westwinde ist es schwieriger von hier aufzukommen, als von Nordfiord, denn hier streicht dieser Wind mehr in die Oeffnung hinein als heraus; man hat aber beim Aussegeln mit schralen Winden die Bequemlichkeit, daß man sich vermittelst der auf beiden Seiten des Hafens angebrachten Werpringe, bis an die äußerste Pünte hinausholen kann. Nördliche Winde verursachen in diesem Hafen sehr starke Windstöße von den Bergklüften herunter, welches in den übrigen gedachten Häfen auf dieser Küste vermuthlich auch der Fall seyn wird. Bei so hartem und ungestümem Wetter mit südlichem Winde, daß die Lootsen nicht auskommen können, würde es doch thunlich seyn, in Regefiord einzulaufen. Das vorerwähnte Grüne fängt gerade bei Regefiord an, so daß die östliche Seite dieses Hafens grün ist, und die westliche dagegen dürre und schwarze Berge hat; man steure alsdann, um in den Hafen hineinzukommen, gerade auf die Kante des Grünen zu, wobei man sich aber vor der in der Nähe des Landes liegenden Untiefe Boen zu hüten hat. Wenn die Einfahrt nach Regefiord offen gesehen wird, und zugleich die beiden Fogstenen zusammen treffen, so befindet man sich gerade auf der Untiefe, deren geringste Tiefe auf einer Strecke von 1 à 2 Kabellängen nur 6 Fuß beträgt. Man muß also die Oeffnung von Regefiord nicht sehen können, bevor die beiden Fogstenen zusammen und wieder vor einander vorbei gebracht worden, so daß Lille-Fogsteen südlicher als Store-Fogsteen gesehen wird, alsdann kann man östlicher steuern, bis die Mündung sich öffnet, und darauf den Cours mitten in den Hafen hinein, zwischen dem grünen Lande am Steuerbord und dem schwarzen am Backbord, fortsetzen. Bei dem Einsegeln werden die Segel nach Umständen vermindert, um innerhalb der Prästeschere, welche ganz rein ist, ankern zu können. Den besten Ankerplatz findet man zunächst der westlichen Seite des Hafens auf 14 bis 16 Faden Tiefe, Lehmgrund. Sollte der Lootse des harten Sturmes und schweren Seeganges wegen nicht außerhalb des Hafens ans Schiff gekommen seyn, so ist es doch wahrscheinlich, daß er in Lee hinter einer der Pünten liege, und die erste Gelegenheit an Bord zu kommen abwarte, um dasselbe vor Anker zu bringen.

Im Sommer können kleine Schiffe in die Bucht bei Sognestrand, Westen vor der Hucke Skaadaas, einlaufen, und auf 6 bis 8 Faden Tiefe, Sandgrund ankern, wohin man bei südlichen Winden zwischen Skaadaas und Langholm, und bei westlichen Winden zwischen zwei kleine Scheren, die Swabbene genannt werden, hindurch einsegelt. Diese Einfahrt ist aber sehr enge, und zwischen Swabbene und Langholm ist es unrein. Auf diesem einstweiligen Ankerplatze ist man dem Winde, den Seebewegungen und der Deining ausgesetzt, weswegen derselbe nur bei gutem Sommerwetter dienlich ist. Die Aussegelung von da kann mit allen nördlichen und östlichen Winden geschehen.

Bei eintretenden Fällen, z. B. wenn der Wind unter dem Lande so westlich oder auch nördlicher wäre, daß man nicht in Regefiord hineinkommen könnte, ist Gibbsingfiord ebenfalls ein guter Zufluchtshafen, wohin und wovon man sowohl von Westen her, zwischen dem festen Lande und den Fogstenen, als auch Süden und Osten um die letztern ein- und aussegeln kann; allein hier liegen verschiedene sowohl blinde als sichtbare Scheren, obgleich die Einfahrt deswegen nicht schwierig ist. Wenn man innerhalb der beiden Fogstenen gekommen ist, so ist die Einfahrt nach dem Hafen ganz rein, und man könnte, wenn es wegen irgend eines Umstandes erforderlich wäre, in der Mündung des Hafens einstweilen ankern, wo es aber 50 Faden tief ist; allein der eigentliche Ankerplatz ist in der ersten in Gibbsingfiord am Steuerbord befindlichen Bucht, woselbst man einen sehr sichern Hafen von 16 Faden Tiefe mit sandigem Boden findet. Die Aussegelung kann nur mit östlichen, und besonders mit nordöstlichen Winden geschehen.

In einer kleinen Bucht auf der Ostseite von Store Fogsteen kann ein leichtsegelndes Schiff im Sommer, stillen Wetters und widrigen Stromes wegen, auf 5 bis 6 Faden Tiefe, Sandgrund einstweilen ankern, und sowohl bei südlichen als nördlichen Winden absegeln, allein bei östlichen wird es schwierig seyn von da wegzukommen.

Der Hafen Aaensire hat in der Mündung nur 11 Fuß Wasser, allein die Schiffe, welche da hineinsegeln können, finden in demselben einen sichern Ankerplatz von verschiedener Tiefe. Bei landwärts wehendem Winde ist die Einsegelung aber überaus schwierig; denn die westlichen Winde werden bei einiger Kühle eine hohl-

Digitized by Google

gehende See in der Bucht veeurſachen, und wenn es bei dieſen Winden heftig wehet, werden ſogar Grundbrandungen an der Mündung entſtehen; zudem giebt es in dieſem engen Hafen auch noch einen ſtark auswärts gehenden Strom.

Syregrund iſt eine merkwürdige Bank, die ſich längs dem Lande, auf einer Entfernung von 1 bis 1½ Meile, von ungefähr Süden vor den Svaaholmen bis ungefähr S. W. vor Aaenſire erſtrecke, und verſchiedene Breiten von ¼ bis ½ Meile hat; auf dem nördlichen Ende iſt es 50 Faden tief, von da nimmt die Tiefe von 40 bis 20 Faden allmählich ab, und auf dem ſüdlichen Ende findet man nur 18 à 16 Faden. Der Grund dieſer Bank iſt, mit Ausnahme einer Viertelmeile auf dem ſüdlichen Ende, wo man reinen Sand findee, ſteinig und mit Seegras bewachſen; ſowohl diche innerhalb als außerhalb derſelben iſt es 80 bis 100 Faden und darüber tief. Sollte ein Schiff ſtilles Wetter und landwäres gehenden Serom hieſelbſt vorfinden, ſo kann ſelbiges eine kurze Zeit vor einem leichten Anker liegen, bis wieder ſo viel Wind entſtehe, daß es maneuveriren kann, wovon man Beiſpiele hat. Die Marke von der Stelle, wo man auf dieſee Bank ſolchergeſtalt einſtweilen ankern könnte, ſoll ſeyn: wenn Hitterödſund und die Einfahrt nach Aaenſire zugleich offen geſehen werden. Doch muß man bemerken, daß dieſe Beſchreibung der Bank Syregrund blos nach den mündlichen Nachrichten der Lootſen und Fiſcher gegeben iſt; indeſſen iſt dieſelbe dennoch auf der Karte beiläufig angedeutet worden, welches auch ohne Zweifel hinreichend ſeyn wird.

Tievika iſt eine weſtwärts hineingehende und ganz eingeſchloſſene kleine Bucht, die mitten zwiſchen Aaenſire und Bäreſiord, innerhalb einer oſtwärts ausgehenden kleinen Landſpitze befindlich iſt, woſelbſt man 6 bis 8 Faden Tiefe und Sandgrund findet; die Einfahrt iſt aber ſehr ſchmal und enge. Man ſollte ſich dieſes einſtweiligen Ankerplatzes aber auch nur in beſondern Fällen bedienen; und um dort hineinſegeln zu können, muß man mit einem kundigen Lootſen verſehen ſeyn, denn die Oeffnung iſt von der See her noch nicht auf einer Kabellänge entfernt kennbar.

Bäreſiord iſt ein guter Hafen, in welchem der Ankerplatz zunächſt der weſtlichen Seite auf 8 Faden Tiefe, Sandgrund befindlich iſt; je weiter weſtlich in der Bucht, deſto ruhiger. Schiffe von mittlerer Größe können Oſten um den beinahe mitten vor der Mündung liegenden Holm herum ſegeln, und dadurch bei mehrern Winden auslaufen, als die größern Schiffe, welche von dem Ankerplatze gerade herausſegeln müſſen, wozu ſie nur den Winden von W. N. W. durch Norden bis O. N. O. brauchen können.

Die Inſel Hitterö hat verſchiedene gute Häfen und Ankerplätze. Ein Schiff, das bei landwärts wehendem Winde, und einem ſolchen harten Wetter, daß die Lootſen nicht auskommen könnten, Weſten vor dieſe Inſel verfallen wäre, kann mit Kennung von dem zwiſchen Hitterö und dem feſten Lande befindlichen Sunde, getroſt und ſicher mitten in die Oeffnung deſſelben einlaufen, und alsdann, wenn es ſo weit hineingekommen iſt, daß der Wellengang ſchwächer und das Waſſer geruhiger wird, ſicher einen Lootſen erwarten. Den erſten hier vorhandenen Ankerplatz wird man in einer kleinen Bucht, ¼ Meile innerhalb der Landſpitze Lyngnäs, unter dem Hofe Eye finden, woſelbſt es auf ſandigem Boden 10 bis 12 Faden tief iſt. Gerade vor dieſem Ankerplatze iſt das Land bis nach der Bucht Raswaag hinüber ganz niedrig und ſchmal.

Noch eine gute Viertelmeile weiter einwärts, giebt es in einer kleinen Bucht unter dem Hofe Bogſtad einen einſtweiligen Ankerplatz, der 14 bis 16 Faden Tiefe und Sandgrund hat. Der Sund iſt im Ganzen genommen von Scheeren und Untiefen rein, ſo daß ein Schiff nöthigen Falls ſogar darin lavieren könnte.

Bei Engelsholm, einem auf der Nordſeite der Inſel Annabelöe liegenden kleinen flachen Holme, giebt es auf der öſtlichen Seite deſſelben einen guten einſtweiligen Ankerplatz, der 7 Faden Tiefe und Sandgrund hat. Die Fortſetzung der Fahrt nach Flekkefiord hinein, wird in dem Folgenden erwähnt weeden.

Der auf der äußerſten weſtlichen Seite der Inſel Hitterö befindliche Kirkehafen, welcher verſchiedene Tiefen von 9 bis 18 Faden und guten ſandigen und letzmigen Boden hat, iſt für Schiffe von allen Größen ein guter Hafen. Zwar kann man einige Deining in demſelben verſpüren, allein ſie wird niemals hinderlich ſeyn. Die Einſegelung geſchiehet mit nördlichen und weſtlichen, und die Ausſegelung mit ſüdlichen und öſtlichen Winden.

Auf der öſtlichen Seite der außerhalb des letztgedachten Hafens liegenden Inſel Dragöe, giebt es einen einſtweiligen Ankerplatz, der 14 bis 16 Faden Tiefe und Sandgrund hat, deſſen ſich ein Schiff, daß bei Windſtille durch einen landwärts gehenden Serom unter die Küſte verfallen wäre, oder beim Einſegeln nach Raswaag einen ſchralen öſtlichen Wind erhalten hätte, bedienen kann; doch muß derſelbe nicht außer in ſolchen Fällen und nur auf kurze Zeit, oder im Sommer benutzt werden, um ſo viel weniger, weil es Oſten vor Dragöe nicht Tiefe genug giebt, daß man von da nach Kirkehafen hinſegeln kann; außerdem wird daſelbſt mit ſüdlichen und ſüdweſtlichen Winden ſowohl Seegang als Deining entſtehen. Es ſind nördliche Winde erforderlich, um von da wieder ausſegeln zu können.

Raswaag iſt eine merkwürdige, auf der ſüdlichen Seite von Hitterö tief eingehende Bucht, in welcher es verſchiedene kleine Buchten und Ankerplätze giebt, die zum Theil für Schiffe von allen Größen dienlich

sind; sie hat zwischen den in der Mündung liegenden kleinen Inseln und Scheren verschiedene Ein- und Ausfahrten, wovon Kalöesund und Udwaisund, wie auch die Einfahrt Osten um Saxeskär, indem man dieselbe mit den übrigen westlichen Scheren am Backbord und die Küste von Hitterö am Steuerbord hält, die vorzüglichsten sind. In die letzte Einfahrt kann man nicht mit westlichem Winde einsegeln, dagegen aber mit diesem aus demselben auslaufen, wenn das Wetter übrigens nur so beschaffen ist, daß man sich hernach von dem Lande Lister fest lavieren kann, wozu der von den Meerbusen des festen Landes auslaufende Strom oft viel beitragen kann.

Wegen dieser verschiedenen Ein- und Ausfahrten, kann man von den Ankerplätzen in Raswaag mit Winden von mehrern Kompaßstrichen ausseglen, als gewöhnlich aus irgend einem andern Hafen; denn nur die Winde von S. O. bis Süden werden die Ausseglung verwehren. Für Schiffe, die in die Bucht zwischen Hitterö und Lister verfallen sollten, ist Raswaag ein wichtiger Zufluchtsort, der sogar den Orlogsschiffen dienlich ist. Der erste von den verschiedenen Ankerplätzen in Raswaag, ist zwischen Hummerö und Treglholm, auf 12 bis 14 Faden Tiefe, Sand und Lehmgrund. Die weiter einwärts auf der westlichen Seite befindliche Brelite-Bucht, welche 14 bis 16 Faden Tiefe, ebenfalls Sand und Lehmgrund hat, kann 2 à 3 Orlogsschiffe fassen, und ist den Winden weniger ausgesetzt, als der letztgedachte Ankerplatz. Hiernächst findet man auf derselben Seite, in Waaga, einen noch geruhigern Hafen mit 16 Faden Tiefe, Lehmgrund; und im innersten von Raswaag giebt es in der Marstals-Bucht einen noch sichern, auch für Orlogsschiffe dienlichen Hafen, welcher 12 Faden Tiefe, Sand und Lehmgrund hat; man hat aber nördliche Winde nöthig um von den beiden letztern Ankerplätzen unter Segel zu gehen; doch kann die Aussegelung aus dem letztgedachten auch bei östlichen Winden geschehen.

Zwischen den kleinen Holmen und dem Lande, auf der östlichen Seite in Raswaag, werden 9 à 10 Fuß tiefgehende Schiffe, bei allerlei Wetter, einen sehr guten und ruhigen Hafen finden, woselbst sie vorn und hinten verteuen müssen; allein die Einfahrten desselben sind etwas enge; mit nördlichen und östlichen Winden ist es leicht von da anzulaufen. Es ist hier ein kleines Werft befindlich, wo Schiffe von mittlerer Größe im nöthigen Falle ausgebessert werden können.

Bei der Südhucke von Hitterö findet man eine lange und schmale Bucht, Ydre-Kalv genannt, mit einer sehr engen Einfahrt, woselbst ein kleines Schiff sich durch Anleitung eines Lootsen hineinretten könnte.

Nach Langestrand, so nennt man einen sehr guten und ruhigen Ankerplatz von 5 bis 6 Faden Tiefe mit Sandgrund, der dicht Norden vor einigen kleinen Holmen, die an der Ostseite von Hitterö liegen, woselbst das Land allmählig nach dem Ufer zu hinuntergeht, befindlich ist, können sogar große Schiffe östlich um die Landspitze Klubben einsegeln. Von hier kann man sowohl nordwärts, entweder durch Hitteröesund hinaus oder nach Flekkefiord hinein segeln, als auch mit nördlichen Winden südwärts auslaufen. Wird die Fahrt von Langestrand nach Flekkefiord hinauf fortgesetzt, so muß man auf diesem Wege erst den bei Engelsholm befindlichen einstweiligen Ankerplatz passiren, wovon Seite 55 erwähnt worden. Ferner giebt es in N. W. vor Annabelöe, unter dem festen Lande bei Abelnäs, einen sehr guten Nothhafen, wovon man mit westlichen Winden nach Flekkefiord hinein segeln kann. Dieser Hafen ist auch den auswärts gehenden Schiffen dienlich, wenn sie beim Ausseglen veränderlichen Wind oder widrigen Strom vorfinden sollten.

Vom Einsegeln bei hartem Wetter. Sollte ein Schiff sich bei Seewind in der Bucht zwischen dem Lande Lister und der Insel Hitterö mit einer solchen harten Kühlte befinden, daß der Lootse nicht auskommen könnte, so kann es getrost mitten in Listerfiord hineinhalten, und so steuern, daß man in den Räddefiord, welcher sehr kennbar ist, ganz einsehen kann. Die Hucke Warnäs zeichnet sich als die äußerste Pünte des auf der Südseite liegenden hohen Landes aus. Es ist, wenn das Schiff so hineinsteuert, zu vermuthen, daß der Lootse unter dem Winde von Raswaag her demselben werde nachsegeln können, denn sonst wird es ihm des mit westlichen Winden entstehenden schweren Seegangs wegen gewiß unmöglich seyn, zu dem Schiffe, während es noch außen in der See ist, hinlavieren zu können. Sollte der Lootse aber nicht eingetroffen seyn, so kann das Schiff, wofern der Wind südlich wäre, nordwärts einlenken, so bald der Meerbusen zwischen Hitterö und Annabelöe, welcher ganz rein ist, offen gesehen wird, um nach Langestrand hineinzusegeln.

In solchen Fällen kann man sich auch des, in N. W. vor Annabelöe, unter dem festen Lande bei Abelnäs befindlichen, sehr guten Nothhafens bedienen; denn für Schiffe, die wieder in See stechen wollen, ist derselbe vorzüglich dienlich, weil sie mit nördlichen Winden am leichtesten von da unter Segel gehen können. Indessen könnte auch ein Schiff, das nach Flekkefiord bestimmt wäre, wenn es hier in der Enge veränderlichen Wind oder widrigen Strom u. dgl. vorfinden sollte, in diesen Hafen zufällig einlaufen, denn es kann bei westlichem Winde von da nach Flekkefiord hinaufsegeln.

Digitized by Google

Sollte man wegen schralen Windes oder schweren Seegangs und harter Kühlte die Einfahrt zwischen Hitterö und Annabeiö verfehlen, so kann man weiter hineinsteuern, und den Cours längs der östlichen Seite von Annabeiö fortsetzen, wobei man blos auf die Mösesehere Acht geben muß, welche auf der östlichen Seite ganz rein ist.

Auf der südöstlichen Seite von Annabeiö findet man in einer kleinen Bucht eine Rhede von 8 bis 5 Faden, gegen die Insel abnehmende Tiefe, die sowohl den ein- als auswärts gehenden Schiffen zum einstweiligen Ankern dienlich ist; obgleich ein Schiff, wenn es bei einer so harten Kühlte, als erwähnt worden, in diesen Meerbusen einliefe, doch vielleicht genöthiget wäre hier vorbei zu segeln, und einen Zufluchtsort weiter einwärts zu suchen.

Nördlich vor Annabeiö hat man auf der Ostküste des festen Landes eine kleine Bucht, Grundewig genannt, in welcher es in der Mitte derselben einen guten und sichern Ankerplatz auf 7 bis 8 Faden Wasser giebt.

Endlich kann man, wenn man in Listerfiord bei harter Kühlte oder trübem Wetter einzusegeln wäre, oder wenn der Wind unterdessen nördlicher gegangen wäre, auch bis beinahe in das innerste von Fäddefiord hineinsteuern, woselbst es auf gutem und ebenem Sandgrunde von 20 bis 7 à 6 Faden landwärts abnehmende Tiefe giebt. Die beste Stelle zum einstweiligen Ankern ist gerade vor der Fädder Kirche.

Die Stadt Flekkefiord. Nachdem nun von den Häfen und Zufluchtsörtern Nachricht gegeben worden, welche man sowohl auf der äußern Seite von Hitterö, als auch, wenn man entweder auf der Nordseite dieser Insel in Hitterösund, oder Süden um dieselbe in Listerfiord einsegele, vorfinden wird: so ist die Einfahrt nach einem von den auf diesem Theile der Norwegischen Küste befindlichen, nicht unbeträchtlichen Handelsplätzen, nämlich Flekkefiord, beinahe ganz erklärt. Dieser ziemlich weit im Lande hinein liegende Ort hat einen vortrefflichen Hafen, woselbst die Schiffe dicht Süden vor der Stadt, auf 20 bis 12 Faden Wasser liegen können. Schiffe, die ausbessern und kielholen sollen, finden hier eine gute Bequemlichkeit. Es ist einleuchtend, daß man, um von Flekkefiord ausseegeln zu können, nördliche Winde nöthig hat. Der Strom geht beinahe immer auswärts.

Landkennungen: Auf der See gegen Westen oder etwas südlicher von dem Listerlande, kann man in einer Entfernung von 3 à 4 Meilen bei klarem Wetter erkennen, daß dieses Land eine niedeige Küste hat. Auf der ganzen Norwegischen Küste findet man nur zwei Stellen, nämlich bei Jedderen und Lister, ein solches niedriges Land; wird man also einer niedrigen Küste ansichtig, so muß es eine von diesen beiden seyn, die jedoch leicht zu unterscheiden sind. Die Strecke von Jedderen beträgt 8 bis 9 Meilen, allein die von Lister nur etwas über eine Meile. Außerhalb des nördlichen Theiles von Jedderen liegen verschiedene Inseln, aber außerhalb Lister findet man keine; dagegen wird man Norden vor Lister einen schmalen, tief ins Land hineingehenden Meerbusen gewahr werden, der auf beiden Seiten hohes Land hat. Jedderen ist gegen Süden von einem hohen und steilen Lande begränzt, das sich auf S. O. erstreckt, aber bei der südlichen Pünte von Lister fängt die Strecke der Küste an erst recht ostwärts zu gehen, doch ist sie, obgleich ziemlich gebirgig, noch nicht sehr hoch; auch wird man beinahe ein Paar Meilen weiter östlich gewahr werden, daß das Land gleichsam eine Bucht bildet, in welcher verschiedene sowohl höhere als niedrigere Inseln liegen. Je östlicher man sich befindet, desto deutlicher wird man die Bucht Osten vor Lister sehen können. Unter den in derselben liegenden Inseln zeignet sich besonders Skarvöe aus; auf dem einen Ende derselben liegt ein Berg, der von allen Seiten gesehen, sich durch seine zuckerhut-ähnliche Gestalt kennbar auszeichnet. Damit man die Küste und Einfahrten nach den in der Folge der Beschreibung zu berührenden Häfen desto besser erkennen könne, wurde im Jahre 1797 auf dem höchsten Punkte der Insel Feröe ein kleines viereckigtes Gebäude mit einem spitzen Dache, und einer oben angebrachten Flagstange, gebauet; dieses Gebäude soll, um sich auszeichnen zu können, roth angestrichen seyn. Die Insel Feröe ist mittelmäßig hoch und nur von kleinem Umfange; weil sie aber beinahe äußerst in der Bucht abgesondert liegt, so ist sie, des gedachten rothen Gebäudes wegen, in einer Entfernung von ein Paar Meilen auf der See, auch wohl weiter, vorzüglich kennbar. Endlich haben die Seefahrer auch noch ein sehr wichtiges Kennzeichen durch den Lindersnäser Leuchthurm erhalten, welchen sie bei sichtigem Wetter sehr gut außerhalb dieser Bucht sehen können. Man wird daher durch Kreuzpeilungen von so kennbaren Gegenständen den Ort wo das Schiff sich befindet, leicht bestimmen, und danach die Fahrt, der Bestimmung und den eintreffenden Umständen gemäß, einrichten können.

Bei gerade landwärts wehendem Winde und starkem Sturme kann man von dem niedrigen Listerlande nicht leicht einen Lootsen erwarten, weil die See so starke Deining gegen die Küste hinführt, daß es ihnen sehr beschwerlich, ja bisweilen unmöglich seyn wird, hinauszukommen. Wenn der Wind aber nicht gerade landwärts wehet, so ist es Norden vor den Listerstenen bei südlichen, und Süden vor der Hucke bei nördlichen bis N. W. Winden einigermaßen möglich, daß die Lootsen, falls nicht gar zu starker Seegang Statt findet, vom Lande hinauskommen

können; man kann daher, in der Absicht einen Lootsen zu erhalten, wenn der Wind so beschaffen ist, daß man sowohl nach als von dem Lande steuern kann, sich der Küste nach Umständen auf ½ bis ¼ Meile nähern, denn es ist da ganz rein. Auf 3 bis 4 Kabellängen vom Lande ist es 8 Faden tief mit Sandgrunde, von wo die Tiefe hinauswärts allmählig zunimmt; auf ½ bis ¼ Meile vom Lande findet man 50 bis 60 Faden, stark zunehmende Tiefe, darauf ist es überaus tief. Unter dem Lifterlande giebt es keine Scheren, außer denen, welche außerhalb der westlichsten Hucke liegen, und die Lifterſtenene genannt werden, welche aber doch nicht mehr als ein Paar Kabellängen von der flachen Landspitze entfernt sind; man kann jederzeit etwas von diesen Scheren über dem Wasser sehen, und bei der geringsten Bewegung der See brandet es stark an ihnen. Das gefährlichste, indem man sich dem Lande nähert, ist der Strom, welcher, besonders dann, wenn er seine Richtung, wie gewöhnlich, westwärts nimmt, Osten vor den Lifterſtenen zuweilen gerade einwärts geht. Norden vor den Lifterſtenen geht der Strom nicht mehr gerade nach dem Lande hinein; weil um der Strom auch zugleich von den innersten Meerbusen gewöhnlich durch Lifterfiord ausfließt, so muß ein Schiff, wenn es bei einem schralen westlichen Winde erst vor den Lifterſtenen vorbei prangen könnte, nachher ziemlich gut nach Rasvaag hin lavieren können; in jedem Falle kann es abhalten und auf die vorhererwähnte Art innerhalb Hitterse einsegeln. Sollte man dagegen, besonders bei trübem Wetter, dem Lande Süden vor den Lifterſtenen zu nahe gekommen seyn, so wird es schwieriger fallen, sich vor ihnen vorbei zu prangen. Man hat Beispiele, daß Seefahrer, die so nahe unter dieses niedrige Land hinein gekommen waren, daß sie sich nicht davon frei lavieren konnten, um ihr Leben zu retten, den Entschluß gefaßt haben, selbst aufs Land zu setzen; wodurch das Schiff aber unvermeidlich verloren gegangen ist. Doch wäre es vielleicht möglich, daß man in solchem Falle an einem der hiernächst zu erwähnenden Zufluchtsörter Rettung finden könnte.

Dicht bei der Pünte, außerhalb welcher die Scheren Lifterſtenen liegen, und ein wenig gegen N. W. von dem Hofe Waagshnii, dessen Häuser die westlichsten von den am Ufer liegenden Gebäuden sind, ist eine kleine heuschober-ähnliche Steinwarde aufgeführt. Eine gute ¼ Meile in S. O. von da, findet man dicht oberhalb Bräknäsholm zwei andre Warden, Kiörnäsvetten genannt, welche von Erde aufgeführt, und daher grün oder mit Gras bewachsen sind, wovon die eine oben mit einer Stange versehen ist. Bei Hasselnäs, ½ Meile weiter gegen S. O., liegt eine vierte, auch von Erde aufgeführte Warde, die ebenfalls eine Stange hat. Diese an dem niedrigen Ufer liegenden Warden müssen bei einigermaßen klarem Wetter, wenn das Schiff nicht über eine Meile vom Lande entfernt ist, gesehen werden können, und folglich in einer kürzern Entfernung kennbarer seyn. Gerade außerhalb der beiden mittlern liegt Bräknäsholm; zwischen diesem Holme und dem festen Lande findet man einen kleinen Hafen, der 6 à 7 Faden Tiefe und Sandgrund hat. Bräknäsholm, welcher ein flacher und steiniger Holm ist, wo folglich nur wenig Gras wächst, kann nicht erkannt werden, ehe man dem Lande ziemlich nahe gekommen ist. Man wird dicht Osten vor den zwei gedachten mittlern Warden nur eines Hofes ansichtig werden; hier muß man mitten auf dessen Gebäude zu, gerade hineinsteuern, aber doch, um Norden von einer blinden Schere, die an der Steuerbordseite bei dem festen Lande liegt, frei zu gehen, lieber näher dem Holme, als auf die Mitte der Oefnung halten. So bald das Schiff gerade vor den Holm gekommen ist, und es eine etwas geruhigere See bemerken kann, muß so gleich Anker geworfen werden; wahrscheinlich werden die Lootsen hier innen bereit liegen, um dem Schiffe bei seiner Ankunft, mit ihren Anleitungen, bei Befestigung der Landtaue u. dgl. Hülfe zu leisten. In dem Hafen ist es vor Seegang einigermaßen ruhig, denn der Holm schützt auf der einen und die Landspitze auf der andern Seite. Für ein Schiff, das bei Windstille und Strom gegen die Küste hinein treiben möchte, wird dieser Hafen ein guter Zufluchtsort seyn.

Beinahe anderthalb Meile weiter ostwärts, findet man unter dem Hofe Odden einen kleinen Zufluchtshafen, der 5 Faden Tiefe und Sandgrund hat, in welchem man zwar vor Seegang einigermaßen sicher liegt, aber dagegen den Seewinden sehr ausgesetzt ist. Wegen der außerhalb liegenden Scheren ist es nicht möglich, daß man ohne einen Lootsen da einlaufen kann. Es sind nordöstliche Winde erforderlich, um von da aussegeln zu können.

Ferner findet man innerhalb der kleinen Insel Hummerdnus auch noch einen Zufluchtshafen von 4, 6 bis 8 Faden Tiefe mit Sandgrund, in welchem ein Schiff einigermaßen sicher liegen kann. Man kann rings um die Insel Hummerduus segeln, allein die Einfahrten sind auf beiden Seiten sogar für mittelmäßige Schiffe sehr enge. Es werden nördliche Winde erfordert, um von da auslaufen zu können. Die drei ietztgedachten Ankerplätze sind also nur Noth- oder Zufluchtshäfen, deren man sich blos in verlegenen Fällen bedienen sollte, indessen ist es sehr wichtig sie zu kennen.

Fahrsund. In der neulich erwähnten Bucht, Osten vor dem Lifterlande, liegt der Handelsort Fahrsund, wohin Schiffe ihre Zuflucht nehmen, und da die Hülfe bekommen können, deren sie aus der einen oder der andern Ursache bedürftig seyn möchten; außerdem findet man in der Bucht auch noch verschiedene andre gute Häfen. Wir haben neulich die sichern Kennzeichen erwähnt, wodurch der Seefahrer seine Lage gegen das

Digitized by Google

Land erkennen kann; indeſſen dürfen wir nicht unterlaſſen ferner zu bemerken, daß man auf der Küſte zwiſchen Havigholm und Hummerbuus ein ſandiges Ufer findet, das auf einigen Stellen röthlichen Sand hat, welcher ehedem, da die Karten noch ganz unzuverläßig waren, Anlaß gegeben, daß die Segelnden denſelben für Mandals Sand angenommen haben; obgleich dieſer an und für ſich ſelbſt jenem ähnlich iſt, ſo iſt der Unterſchied in den Situationen der beiden Oerter doch zu groß, um bei ſichtigem Wetter eine Irrung zu verurſachen. Ehe wir die hier in der Bucht befindlichen Häfen erwähnen, möchte noch ferner zu bemerken ſeyn, daß, wenn ein Schiff bei hartem und trübem Wetter, ohne einen Lootſen erhalten zu haben oder erhalten zu können, weit in die Bucht hineingekommen ſeyn ſollte, ſelbiges, nachdem es erſt der vorgedachten kennbaren Macke auf Ferøe anſichtig geworden, ſicher auf dieſelbe zuſteuern kann. Es iſt den Lootſen aufgelegt, daß ſie auf Ferøe bereit ſeyn ſollen den Schiffen Hülfe zu leiſten, und wenn es ihnen unmöglich iſt auszukommen, ſo wird gewöhnlich eine Flagge zu mehrerer Beſtätigung ihrer Gegenwart aufgezogen. Yſteſteen iſt die äußerſte von den in der Bucht liegenden Scheren; man kann dieſelbe außerhalb aller andeen Scheren deutlich liegen ſehen, und es iſt auf allen Seiten bis nahe unter ihr rein. Die Klippe Rödholm (Rothholm) entſpricht ihrem Namen, und muß daher durch ihre Farbe kenntlich ſeyn. Bei einer ſolchen Anthuung ſind die blinden Scheren Braadſteen und Feröeflue gefährlich, an welchen die See jedoch unfehlbar brandet. Die Schere Flue liegt im wahren Süden von der Inſel Ferøe aus; es iſt bei dem Einſegeln beſſer dieſe Inſel am Backbord zu halten, als auf der andern Seite derſelben zwiſchen ihr und Sandøe hineinzuſegeln, woſelbſt mehrere Scheren liegen, ob ſie gleich über das Waſſer hervorragen. So bald das Schiff ſo weit hineingekommen iſt, daß es eine Abnahme der heftigen Seebewegungen verſpüren kann, wird der Lootſe ſich gewiß einfinden.

Bei der Südoſtſeite des feſten Landes, zwiſchen dieſem und Sandøe, iſt für mittelmäßige Schiffe ein ziemlich guter Hafen, Luushavn genannt, der 6 bis 8 Faden Tiefe hat, wohin man auf beiden Seiten von Sandøe einſegeln kann; von Seegang iſt er zwar frei, allein die Seewinde wird man ſtark verſpüren. Die Ausſegelung kann mit den Winden von Weſten durch Norden bis Oſten geſchehen, und die Schiffe, welche nicht über 12 Fuß tief ſtechen, können mit noch mehrern Winden auslaufen.

Gleich neben an, Norden vor dem letztgedachten, iſt Egvaag ſowohl für Orlogs- als auch für andre Schiffe ein guter, ſicherer und geräumiger Hafen; man findet daſelbſt ein kleines Werft, wo Schiffe von mittlerer Größe kielholen können. Es ſind nördliche und weſtliche bis S. W. Winde erforderlich, um von da auszulaufen; doch würde man, wofern der Strom landwärts gienge, die Küſte mit dem letztern Winde ſchwerlich zurücklegen können.

Bei dem Handelsorte Fahrſund giebt es einen ziemlich guten Hafen, der 6 bis 7 Faden Tiefe und Sandgrund hat; allein eine harte Kühlte aus S. S. O. wird jedoch einigen Seegang daſelbſt hineinführen.

Die Schiffe, welche bei dem Einſegeln nach, oder bei dem Ausſegeln von Fahrſund, widrigen Wind oder ſtilles Wetter in der Bucht vorfinden ſollten, können in einem zwiſchen Präſtöe und Uhröe befindlichen kleinen guten Hafen, Skottehafen genannt, einſtweilen ankern, woſelbſt die Tiefe 6 à 8 Faden beträgt; es muß aber gleich am Lande verteuet werden.

Gleich innerhalb oder auf der Nordſeite der Inſel Ferøe findet man eine Rhede, die 18 bis 20 Faden Tiefe und einen ſehr ſtark haltbaren Ankergrund hat, wo mehrere Schiffe Raum haben, um vor Anker ſchwaien zu können; vor dem Seegange liegt man da zwar ziemlich ſicher, allein den Seewinden wird man ſtark ausgeſetzt ſeyn. Der großen Tiefe wegen iſt dieſelbe den Handelsſchiffen nicht bequem, es ſei denn, daß ſie nur auf kurze Zeit bei ſtillem Wetter, oder eintretenden Gegenwindes wegen verweilen wollten. Für Orlogsſchiffe, die im Sommer zufällig in die Bucht hineingekommen wären, könnte ſie dagegen eine ganz gute Rhede ſeyn; denn ſolche Schiffe können mit mehrern Winden leichter von da auslaufen, als von einem der vorgedachten Häfen.

In dem Sunde zwiſchen Ulleröe und Terröe giebt es für Orlogs- oder andre große Schiffe, die in dieſe Bucht einzulaufen genöthiget wären, einen ziemlich guten einſtweiligen Ankerplatz von 16 à 17 Faden Tiefe auf Sand und Lehmgrund. Man kann auf verſchiedenen Einfahrten auf beiden Seiten von Ulleröe in dieſen Sund hineingelangen, weswegen man, wenn einer von den andern Ankerplätzen verfehlt würde, in denſelben einlaufen kann; vor Seegang liegt man da zwar ruhig, aber den Seewinden wird man ſtark ausgeſetzt ſeyn. Friſches Waſſer iſt hier keine Gelegenheit zu erhalten, und es iſt auch unbequem hier mit andern Bedürfniſſen verſehen zu werden, weil man dergleichen von Fahrſund haben muß.

In einer kleinen Bucht auf der Südſeite von Skarnöe giebt es für 2 à 3 mittelmäßige Schiffe auch einen einſtweiligen Ankerplatz, der ruhiger iſt als der letzterwähnte. Aeußerſt in der Bucht hat man 16 Faden Tiefe, welche hineinwärts bis auf 7 Faden abnehmend iſt.

Wenn ein Schiff bei hartem landwärts wehenden Winde innerhalb der Klippe Yſteſteen hineingekommen wäre, und keinen Lootſen an Bord erhalten hätte, oder keinen andern Hafen erreichen könnte, ſo wird der Meerbuſen Roſfiord ein guter Zufluchtsort ſeyn. Mit Kennung von dieſem Meerbuſen ſteure man getroſt

Digitized by Google

zwischen den ziemlich hohen und etwas röthlichen Hersholm und die kleinen Rosfiordscheren hinein, welche rein sind, so daß man denselben, wo keine Brandungen gesehen werden, ziemlich nahe segeln kann, und setze den Cours mitten in Rosfiord hinein fort, wo es überall rein ist, und suche dann in der ersten am Backbord befindlichen Bucht, welche Skarsteen genannt wird, vor Anker zu gehen, woselbst die Tiefe auf sandigem Boden von 12 bis 6 Faden abnehmend ist. Sollte das Schiff indessen, wie zu vermuthen ist, nachdem es in ein ruhigeres Wasser hineingekommen wäre, einen Lootsen erhalten haben, so giebt es, wenn man denselben des Windes wegen erreichen kann, in Honsvig einen bessern Hafen, der nur von 7 bis 4 Faden, einwärts abnehmende Tiefe hat. Um von da aufsegeln zu können, sind nördliche Winde erforderlich.

Zwischen der Sammlung von Inseln, welche dicht Westen vor Lindersnäs, und gerade vor der Mündung von Grönfiord liegen, nämlich Markö, Suderö, Revö und Säiö m. m., findet man verschiedene Häfen und gute Ankerplätze, von welchen zwar ein jeder seinen eigenen Namen hat, aber sie sind doch mehrentheils unter dem allgemeinen Namen Korshafen bekannt. Da die verschiedenen Einfahrten und Ankerplätze zwischen den Inseln weder von gleicher Tiefe, noch für Schiffe von allen Größen bequem sind, so ist es erforderlich dem Lootsen zu überlassen, welche von denselben er nach den Umständen und der Beschaffenheit des Schiffes zu benutzen am dienlichsten findet. Uebrigens kann man, um einen Lootsen zu erhalten, der Insel Maekö sehr nahe segeln.

Norden vor den gedachten Inseln findet man unter dem festen Lande einen guten Nothhafen, Hundalsvig genannt, dessen man sich dem Winde und den Umständen gemäß bedienen kann; die Tiefe desselben beträgt 12 bis 15 Faden und der Boden ist sandig.

Ein Schiff, welches sich bei hartem Wetter unweit der westlichen Seite des Vorgebirges Lindersnäs befinden würde, kann, wenn es einen Hafen suchen müßte ehe der Lootse an Bord gekommen wäre, getrost dicht unter das Vorgebirge hineinsteuern, und der Küste so nahe halten, daß alle Scheeen und Brandungen am Backbord bleiben. Bispen ist eine kleine runde Scheee, und die südlichste von den außerhalb Säiö liegenden Steeen. Ungefähr mitten zwischen dieser und der Küste liegt eine einzelne blinde Schere Svennen genannt, an welcher die See bei der geringsten Bewegung jederzeit brandet. Man kann sowohl zwischen dieser Brandung und dem Lande, als auch zwischen derselben und Bispen sicher segeln. Sollte der Wind so südlich fallen, daß man auf dem ganzen Wege, bis man in Grönfiord angekommen, eine schwere See haben würde, so steure man auf Hunnislandsvig zu, wo es einen recht guten Hafen giebt. Bei der Ankunft hier in einem geruhigern Wasser, wird der Lootse sich sicher einfinden.

Lindernäs ist das bekannte südlichste Vorgebirge von Norwegen, und für die vorbei segelnden Seefahrer ein sehr wichtiger Punkt zur Landkennung; es ist bereits seit vielen Jahren durch ein Leuchtfeuer des Nachts ausgezeichnet gewesen, und um einer möglichen Irrung mit diesem und mit den andern Leuchtfeuern vorzubeugen, sind zwei, eins auf dem äußersten des Vorgebirges selbst, und das andre auf Markö errichtet worden; bisher war das Lindersnäser Leuchtfeuer blos auf dem Berge angebracht, so daß die Pünte, welche sogar, außer in einzelnen Lagen, für den an diesen Küsten meist befahrenen Seemann sehr schwierig zu kennen war, am Tage durch nichts ausgezeichnet gewesen. Im Jahre 1799 wurde ein Leuchtthurm, 10 Ellen hoch und 9 in Viereck gebauet, welcher stets weiß gehalten werden soll, wodurch derselbe den sehr wichtigen Dienst leistet, daß dieser Punkt bei Tage jetzt eben so kennbar ist, als bei Nacht, und folglich können die hier ertheilten Nachrichten, von den Anthuungen und dem Einsegeln zu den auf der Küste hier herum befindlichen Zufluchtsörtern, zugleich um so viel deutlicher gegeben werden.

Die Insel Markö hat keinen Thurm, sondern das dort befindliche Leuchtfeuer ist oben auf der Klippe angebracht; die Insel ist übrigens nur klein vom Umfange, aber sehr hoch, so daß dieses Feuer sogar höher über dem Wasser liegt, als jenes auf Lindersnäs, und deswegen muß selbiges, wenn man von Westen herkömmt, etwas zeitiger sichtbar seyn. Erhaltenen Nachrichten zufolge, für deren Zuverlässigkeit man jedoch nicht einstehen kann, ist das Markör Leuchtfeuer 420, und das Lindersnäser 320 Fuß über der Wasserfläche erhaben. Sie bestehen beide aus offenen Steinkohlen-Feuern, ohne mit Laternen-Gebäuden umgeben zu seyn, und sind folglich den Wirkungen der Winde ausgesetzt.

Wenn man sich dem Vorgebirge Lindersnäs auf einige Meile nähert, so müssen die beiden Leuchtfeuer nach Umständen unfehlbar zu gleicher Zeit gesehen werden können. Von Westen herkommend ist zu beobachten, die beiden Leuchtfeuer nicht zusammen zu bringen, sondern eine ziemliche Oeffnung zwischen ihnen zu halten, damit man nicht innerhalb der in der Bucht zwischen Lindersnäs und Lister liegenden Scheeen hineinkomme. Indem man sich dem Lindersnäser Leuchtfeuer von dieser Seite nähert, darf selbiges, um bei Nachtzeit sicher zu seyn, keinesweges östlicher als in rechtweisenden O. z. N. gebracht werden. Auf der Ostseite von Lindersnäs darf man, um vor dem Grunde Giesingene gesichert zu seyn, nicht weiter nordwärts oder dem Lande näher halten, als bis beide Feuer beinahe zusammen treffen. Sollte man von Osten herkommend nur eines

Digitized by Google

Leuchtfeuers ansichtig werden, so muß es das Lindersnäser seyn, denn das Markö'r Feuer ist alsdann von dem hohen Vorgebirge gedeckt; in dem Falle muß man gleich südlicher steuern, bis dieses Feuer hervorkömme, und vor allen Dingen dem Lande nicht näher segeln, als daß man das sichtbare Leuchtfeuer in W. N. W. peilet; durch diese Peilung von Lindersnäs, nicht westlicher als W. N. W., kann man sich auch bei Tage vor dem Grunde Gieslingene sicher halten.

Man findee außerhalb der Norwegischen Küste sehr wenige Bänke aber Gründe, sondern allenthalben eine überaus große Tiefe, und wo man mit dem Loth auch die Tiefe erreichen könnte, da wird der Grund gewöhnlich weich und moderig seyn. Indessen wollen wir nicht unbemerkt übergehen, daß, nach Anzeige, ungefähr 5 bis 6 Meilen im rechtweisenden W. S. W. von Lindersnäs aus eine Bank liegen soll, welche die Kleine Fischerbank genannt wird, die auf O. S. O. und W. N. W. ungefähr bis 6 Meilen lang und quer über reichlich 2 Meilen breit angenommen worden; die Tiefe auf derselben soll von 24 bis über 40 Faden betragen. Außerhalb dieser Bank ist es überaus tief. Auf einer kurzen Entfernung von derselben soll man sowahl auf der südöstlichen als nordwestlichen Seite mit einer beträchtlich langen Lothliene keinen Boden erreichen können.

Ein Schiff, das bei Tage mit einer westlichen harten Kühlte von Westen herkäme, und um einstweilen zu ankern, in irgend einen von den auf der Ostseite des Vorgebirges befindlichen Häfen einlaufen wollte, wird am besten thun der Hucke ganz nahe zu gehen, und um dieselbe auf 3 à 4 Kabellängen zu segeln, da der Lootse alsdann ziemlich gewiß auskammen wird; sollte dieses aber verfehlt werden, so steure man den Cours auf den Grund Gieslingene zu, woran die See jederzeit brandet, und wovon ein Paar Scheren über dem Wasser sichtbar sind; dadurch passirt man Süden bei der Schere Langboen vorbei, an welcher die See bei der geringsten Bewegung brander. Der Spangereidee Kirche wird man unterdessen binnen in der Bucht ansichtig werden. Ungefähr gerade vor Langboen wird die Kirche wieder gedeckt seyn, und so bald man dieser Schere wegen nichts zu befürchten hat, kann der Cours dicht Süden oder Norden um die Insel Udwaaren, welche einem runden Hügel gleicht, fortgesetzt werden. Die sämmtlichen Udvaar-Inseln sind beinahe alle so hoch als das innerhalb derselben liegende Land, und scheinen einem hohen ausgehenden Vorgebirge ähnlich zu seyn, bis man sie so vor sich hat, daß man die Durchfahrten zwischen ihnen erkennen kann. Osten vor Udwaaren kann man den Cours gerade auf die Insel Unneröe steuern, auf welchee ein Berg liegt, dessen Gestalt einem Zuckerhute gleicht; man hat hier in dee offenen und reinen Bucht auch zugleich Raum genug, um lavieren und aufkreuzen zu können, falls man einen Lootsen haben wollte. Es müßte auch besonders zugehen, wenn derselbe nicht sollte dem Schiffe zeitig entgegen kommen, vornehmlich weil die Lootsen hier umher mit Verdeckböten versehen sind.

Auf der Ostseite der Küste von Lindersnäs findet man den ersten Nothhafen in Romslandsvig. In der Einfahrt zwischen der Hucke Taanäs und dem festen Lande ist es 6, und im Hafen 12 bis 13 Faden tief, Sand und Lehmgrund. Vor dem Seegange liegt man daselbst ziemlich sicher. Die Ausegelung von da kann bei westlichen und allen nördlichen bis Osten Winden, ja sogar bei O. S. O. geschehen, allein der letztere ist ziemlich schral.

In der Durchfahrt zwischen der Insel Waaren und der auf der Südwestseite derselben liegenden Insel Havneröe, können kleine Schiffe im Nothfalle einstweilen ankern, woselbst die Tiefe 10 Faden beträgt und sandiger Boden zu finden ist; vor dem Seegange ist es dort ziemlich ruhig, allein die Ein- und Ausfahrt ist schwierig.

Auf beiden Seiten der Imsöe-Inseln kann man nach einem in Remeswig befindlichen Nothhafen einsegeln, welcher 40 Faden Tiefe hat, die nordwärts bis auf 25 Faden abnimmt. Ein wenig weiter ostwärts findet man aber bei dem Hofe Reme einen bessern Hafen, Remeskilen genannt, der für Schiffe von allen Größen dienlich ist, woselbst die Tiefe 16 bis 20, jedoch weiter einwärts in der Bucht nur 10 Faden beträgt, und wo guter Ankergrund zu finden ist.

In dem Sunde zwischen der Insel Finöe und dem festen Lande giebt es einen sichern Hafen, der 4 bis 8 Faden Tiefe, Sand und Lehmgrund hat. Durch die nördliche Einfahrt können aber nur 16 Fuß, und durch die südliche nur 12 höchstens 14 Fuß tiefgehende Schiffe hineinsegeln; folglich können diejenigen, welche nicht über 12 Fuß tief stechen, den Sund ganz hindurchsegeln.

Bei Swinöe ist für Schiffe von allen Größen ein sehr guter Hafen; auf dem gewöhnlichen Ankerplatze zwischen der Insel und dem festen Lande ist es 8 bis 10 Faden tief, aber wegen eines in der westlichen Einfahrt liegenden Grundes, können keine Schiffe, die über 10 Fuß tief stechen, diesen Weg ein- und aussegeln.

In der Bucht, welche nordwestlich vor Unneröe ins Land hinein geht, findet man einen guten Ankergrund auf 21 Faden Tiefe, woselbst Orlagsschiffe gut liegen können; aber eigentlich ist dieser Ankerplatz nur denjenigen dienlich, die westwärts bestimmt sind, denn es werden nordöstliche Winde zur Aussegelung erfordert.

Digitized by Google

Westwärts bestimte Schiffe, welche Gegenwindes wegen einlaufen wollen, werden, wenn sie nicht über 16 bis 17 Fuß tief stechen, in Hillesund einen guten Hafen finden. Kleine Schiffe können von da binnensheers nach Mandal segeln.

Der Handelsort Mandal liegt etwas über 3 Meilen Osten vor Lindersnäs. Ein Schiff, das entweder weil es nach Mandal bestimmt wäre, oder blos um einen Nothhafen anzuthun, von Westen oder Süden her auf die Küste zusegelt, muß bereits Kenntnis von Lindersnäs gehabt haben, und wird danach die beiden bei Klevenshafen liegenden Berge, Koen und Kalv genannt, leicht erkennen können, so fern sie nicht von der ziemlich hohen und spitzigen Insel Hitlöe gedeckt sind. Gerade außen vor dem Meerbusen Mannefiord fangen diese beiden Berge an zusammen zu gehen und wieder von dem übrigen Lande gedeckt zu werden. Südlich außerhalb Mannefiord hat man noch ein gutes Kennzeichen an dem gelben Sande auf der Küste Westen vor Mandal, welchen man in einiger Entfernung auf der See sehr deutlich sehen kann. Die östliche Seite des gedachten Meerbusens ist ziemlich rein, und man kann der Insel Ryvingen, wo die Lootsen gewöhnlich bei der Hand sind, nahe segeln. Bei der Stadt Mandal giebt es, obgleich sie am Ausfluße eines Stromes liegt, doch eigentlich keinen Hafen, denn es ist in der Mündung des Stromes so untief, daß nur sehr kleine oder unbeladene Fahrzeuge zu der Stadt hinauf kommen können; auf beiden Seiten in der Nähe sind aber gute Häfen vorhanden.

Auf der Westseite der Stadt findet man innerhalb der Insel Risöe eine gute Bucht, Riserbank genannt, wo es auf einem sehr guten haltbaren Ankergrunde 6 bis 12, und auf einigen Stellen 16 Faden tief, wie auch vor dem Seegange ruhig ist; die Ausfahrt von da kann mit den Winden von S. W., und bei gutem Wetter sogar mit den Winden von S. S. W. durch Norden bis N. N. O. geschehen. Dieses Ankerplatzes werden ostwärts bestimmte Schiffe sich am besten bedienen können. Eines zwischen Risöe und Aspöe liegenden Grundes wegen können aber keine Schiffe, die über 17 à 18 Fuß tief stechen, nach Riseebank hineinsegeln.

Gleich Osten vor oder außerhalb Riserbank giebt es zwischen Aspöe und Hatholm sogar für die allergrößten Schiffe eine recht gute Rehde, welche daher die Oriogsrhede genannt wird; sie hat verschiedene Tiefen von 5 bis 12 Faden und sandigen Boden. Die Schiffe können hier vor dem Anker schwaien, oder auch mit eigenen Ankern verteuet liegen; doch werden die, welche ihres Tiefstechens wegen nach Riserbank hineinsegeln können, jederzeit da viel besser liegen, denn es ist daselbst nicht nur ruhiger, sondern in gewissen Fällen auch leichter, vermittelst Springtaue am Lande angebracht, unter Segel zu gehen, als von der Oriogsrhede, wo es einige Schwierigkeiten verursacht, wenn zwei Anker sollen gelichtet werden, so wie man auch des Stromes wegen, und besonders bei veränderlichen Windstößen vom Lande aus, nicht immer gewiß seyn kann, während der Lichtung der Anker richtig abzufallen. Es kann daher bei günstigem Winde, wenn es stark wehet, sogar mitunter schwierig seyn, von der Rhede unter Segel zu gehen, so daß man Gefahr läuft bei den da liegenden Scheren nicht vorbei kommen zu können.

Der nächste Hafen Osten vor Mandal ist Klevenshafen, wo man von 25 bis 14 Faden, nord- oder einwärts abnehmende Tiefe findet; der Anker wird vorn ausgeworfen, und bei den auf dem Lande befindlichen Ringen hinten verteuet. Man kann, von der See her, sowohl durch Mannefiord, als auch zwischen Feröe und Stiernöe in denselben hineinsegeln. Auch die Ausfahrt aus diesem Hafen kann auf mehrern Wegen gesehen. Schiffe, die nicht über 15 Fuß tief stechen, können mit westlichem Winde sogar durch Stiernsund weiter ostwärts zwischen die übrigen Inseln hindurch segeln; für große Schiffe sind diese Durchfahrten aber ziemlich enge. Man kann auch aus diesem Hafen mit den Winden von S. W. durch N. bis O. ausegeln; daher sowohl ost- als westwärts bestimmte Schiffe sich dessen bedienen können, wenn sie, widrigen Windes wegen, genöthigt wären einzulaufen, um einstweilen zu ankern. Es kann sich aber im Sommer, wenn die Winde den Lauf der Sonne folgen, bisweilen ereignen, daß, wenn es des Morgens bei Neu Hellesund, Ydöe und Tregdefiord einen guten nordöstlichen Wind vom Lande aus wehet, es oft bei Klevenshafen stilles Wetter oder südöstlicher Wind ist; später am Tage und des Nachmittags stellt der Seewind sich ein, wodurch die Ausfahrt verhindert wird; dies ist in der Jahrszeit auch bei mehrern Häfen eine gewöhnliche Begebenheit. Klevenshafen hat zwei gute Werfte, wo Schiffe die erforderlichen Ausbesserungen erhalten können; auch ist derselbe ein guter Winterhafen.

Für kleine Schiffe, die wegen östlicher oder südlicher Gegenwinde einlaufen wollen, giebt es auf der Ostseite der Insel Stiernöe zwei Häfen; der eine ist bei dem Hofe Aarsteen, wo man 3 Faden Tiefe und sandigen Boden findet, die Einfahrt ist aber in der Mündung ziemlich enge. Der andre welcher unter dem Hofe Berga befindlich ist, hat mehr Raum, 6 bis 12 Faden Tiefe und guten Sandgrund. Beide Häfen sind sehr ruhig und von Seegang frei. Die Ausfahrt kann aus beiden mit den Winden zwischen S W. und N. geschehen. Den außerhalb Stiernöe liegenden kleinen Holmen, welche ziemlich rein sind, kann man sich bis auf ¼ Meile nähern.

Zwiſchen den Inſeln Ydöe und Landöe findet man einen ſehr guten Hafen, Ydöefjord genannt, der von 14 bis 7 Faden oſtwärts abnehmender Tiefe hat; weil die gewöhnliche Ausfahrt Weſten um Ydöe und innerhalb Odden und Wengelholm geht, ſo iſt derſelbe für weſtwärts beſtimmte Schiffe am bequemſten. Auf dieſem Wege können große Schiffe mit den Winden zwiſchen N. und O. auslaufen, allein kleine Schiffe können auch die öſtliche Ausfahrt hinauskommen, und folglich mehrere Winde benutzen.

Innerhalb oder Norden vor der Inſel Landöe hat man Tregdefiord, welcher ebenfalls ein ziemlich guter und geräumiger Hafen iſt, wo mehrentheils 14 Faden Tiefe und lehmiger Boden gefunden wird. Zum einſtweiligen Ankern iſt derſelbe ſowohl oſt- als weſtwärts gehenden Schiffen dienlich, ſogar Orlogsſchiffe können mit öſtlichen und ſüdlichen Winden da hinein, und mit nördlichen und weſtlichen davon ausſegeln; ſehr große Schiffe können nicht durch die weſtliche Ausfahrt herauskommen, die kleinern oder die Handelsſchiffe können ſich aber beider Ausfahrten bedienen, und folglich mit allen nördlichen bis N. O. Winden von da auslaufen.

Zwiſchen die Säsöer-Inſeln können ein Paar weſtwärts gehende Schiffe, wenn ſie beim Einſegeln wegen veränderten oder ſchralen Windes nichts luvwärts bei der Weſthucke von Ydöe vorbei kommen könnten, einlaufen um einſtweilen zu ankern, wo aber gleich vorn und hinten verteuet werden muß.

Innerhalb des Südweſt-Endes von Kaalöe giebt es für 3 à 4 kleine Schiffe einen guten eingeſchloſſenen Hafen, deſſen Einfahrt ſehr enge iſt; es wird daſelbſt gewöhnlich nicht geankert, ſondern ſie legen ſich vor Landtauen; die Ausfahrt muß denſelben Weg geſchehen, den ſie hereinkamen. Indeſſen können ſowohl oſt- als weſtwärts beſtimmte Schiffe mit allen nördlichen Winden auslaufen.

An dem nördlichſten Ende von Kaalöe giebt es in Aasfiord, ebenfalls für kleine Schiffe, einen recht guten und ruhigen Hafen, der 12 Faden, weſtwärts bis 3 à 4 Faden abnehmende Tiefe hat; wovon die Ausſegelung mit allen weſtlichen und nördlichen Winden geſchehen kann.

In der Bucht Daisklien, dicht Oſten vor der Landſpitze Taanäs, iſt für kleine, ja ſogar mittelmäßige Schiffe ein ſehr guter Hafen, der 8 bis 9 Faden Tiefe und guten haltbaren Ankergrund hat, woſelbſt man am Lande verteuen, und mit allen nördlichen Winden auslaufen kann.

In Kolmefiord findet man einen guten und ruhigen Hafen von 8 bis 12 Faden Tiefe, Sand und Lehmgrund, von welchem man mit den Winden von N. durch Weſten bis S. S. W. auslaufen kann.

Für kleine Schiffe giebt es auf der nordöſtlichen Seite von Aaiöe einen kleinen guten Hafen, wo man 3 bis 6 Faden Tiefe und Sandgrund findet, und von welchem man mit allen nördlichen Winden in See ſtechen kann.

Solche Schiffe finden bei der Mündung von Trysfiord auch einen guten Hafen von 3 bis 6 Faden Tiefe mit Sandgrund, wo ebenfalls nördliche Winde erforderlich ſind, um aus demſelben herausſegeln zu können.

Schiffe von mittlerer Größe finden auf der Oſtſeite von Böröe einen kleinen eingeſchloſſenen Nothhafen, der 7 bis 8 Faden Tiefe und Sandgrund hat, deſſen ſie ſich ſowohl von Oſten als Weſten herkommend bedienen können; doch können die größern von dieſen Schiffen nur von Oſten her da hinein, und wieder denſelben Weg ausſegeln.

Um als Landkennungsmarke auf dieſer Küſtſtrecke zu dienen, wo weder hohe noch niedrige Kennzeichen ſich vorzüglich auszeichnen, ſind auf der Inſel Helliſöe zwei Warden errichtet, die im Jahre 1797 weiß angeſtrichen und jede mit einer ziemlich hohen Stange verſehen worden, wodurch man ſie bei ſichtigem Wetter 3 bis 4 Meilen weit gut erkennen kann; ſie ſtehen nahe beiſammen, jedoch ſo, daß ſie keinesweges zuſammen treffen, außer wenn man ganz zwiſchen die Scheren hineingekommen wäre. Alle zwiſchen Ydöe und Helliſöe liegende kleine Inſeln ſind unbewohnt, aber innerhalb derſelben auf der Küſte wohnen Lootſen. Saaſeiskär und Ballerskär ſind zwar ſichtbar, allein ſo niedrig, daß man deren Brandungen weit eher, als die Scheren ſelbſt ſehen kann; indeſſen wird es mißlich ſeyn, etwas von jeder beſonders erkennen zu können. An den übrigen blinden Scheren wird es branden, ſo bald nur einiger Seegang Statt findet.

Neu Heliesund, innerhalb der Inſel Helliſöe, auf welcher die Warden ſtehen, iſt für Schiffe von allen Größen, ſogar für Orlogsſchiffe, einer der beſten und bequemſten Nothhäfen auf dieſer Strecke; große Schiffe müſſen aber beobachten, daß ſie, nach Umſtänden, mit Rückſicht auf ihre weitere Beſtimmung, auf der paßlichen Seite hineinſegeln; denn weil nur die Fahrzeuge, welche nicht über 10 à 11 Fuß tief ſtechen, den zwiſchen den Helliſöer-Inſeln befindlichen Sund ganz hindurch ſegeln können, ſo müſſen die größern Schiffe denſelben Weg wieder hinaus, den ſie hereinkamen. In der weſtlichen Bucht, deren die weſtwärts beſtimmten Schiffe ſich folglich am liebſten bedienen ſollen, giebt es 40 Faden Tiefe, die ziemlich plötzlich bis auf 7 à 6 Faden abnimmt; man ankert gewöhnlich auf 20 à 22 Faden und führt Landtaue hinten aus. Die Ausſegelung kann von da mit allen öſtlichen, von O. S. O. bis N. W. Winden geſchehen.

Digitized by Google

Gleich Westen vor dem letztgedachten giebt es ferner in dem Sunde zwischen Skarpöe und Langöe, welcher Langöesund genannt wird, einen guten Ankerplatz oder Nothhafen, wo man auf 6, 10 bis 16 Faden Tiefe ankern kann, je nachdem man es am bequemsten findet; da sogar die größten Schiffe durch diesen Sund segeln können, so können sie mit allen Winden zwischen O. S. O. und W. N. W. von da auslaufen.

Hiernächst findet man Norden vor Skarvöe einen guten Ankerplatz, wo Schiffe nach ihrer verschiedenen Größe auf 4 bis 10 Faden Tiefe ankern, und von da nach beiden Seiten, doch am bequemsten westwärts aussegeln können.

In der östlichen Bucht des Hafens Neu Heilesund, deren die großen Schiffe, welche ostwärts bestimmt sind, sich vorzüglich bedienen, ist es da, wo diese ankern, 16 Faden tief und sandiger Boden; sie können mit allen westlichen Winden von da auslaufen, und binnenscheers nach Flekkeröe und Christiansand segeln. Nordwestwärts unweit dieses Ankerplatzes findet man noch eine Bucht, Wragewiig genannt, wo es nur 8 bis 12 Faden tief ist, und wo man mit denselben Winden aussegeln kann.

In der Bucht, welche in N. W. von Neu Heilesund aus, bei Hölle und Aarus ins Land hineingeht, wo es vor Seegang und Dening ruhig ist, kann eine große Anzahl Schiffe, auf verschiedenen Tiefen von 10 bis 20 Faden mit reinem Sandgrunde, vor Anker schwaien; man kann daselbst ziemlich bequem süßes Wasser erhalten, und mit allen nördlichen und östlichen Winden von da auslaufen.

Innerhalb der Insel Tiamsöe giebt es unter dem festen Lande eine Bucht, Romswiig genannt, die besonders für kleine ostwärts gehende Schiffe dienlich ist; es ist daselbst 3 bis 6 Faden tief und sandiger Boden.

Osten vor Tiamsöe geht die westliche Einfahrt zu dem bekannten Flekkeröe-Hafen hinein. Der eigentliche Hafen ist in der Bucht innerhalb einer kleinen Insel, die sich durch die auf derselben liegenden Gebäude auszeichnet, und die, wenn man sich so vor einer der Einfahrten befindet, daß sie nicht von der Insel Flekkeröe gedeckt ist, leicht erkannt werden kann; dieser Hafen kann eine Menge Schiffe fassen, und ist mit vielen Ringen versehen, bei welchen man Landtaue befestigen kann. Die Tiefe des Hafens beträgt 14 bis 18 Faden, der Grund ist aber bei weitem nicht allenthalben gut, sondern auf manchen Stellen steinig, und auf manchen so los, daß der Anker nicht halten will; daher entweder das Ankertau zerrogt wird, oder auch treiben die Schiffe, wenn der Anker nicht gerade auf einen reinen Boden fällt, welches man, wenn viele Schiffe im Hafen liegen, nicht immer passen kann. Die Orlogs- und dergleichen große Schiffe müssen Süden vor der Insel liegen, wo sie, wenn der Wind gerade durch die Oeffnung hereinwehet, einigem Seegange ausgesetzt sind. Weil die Ausfahrt hier nach beiden Seiten geschehen kann, so hat man den Vortheil, daß man mit den Winden von S. W. durch Norden bis O. auslaufen, wie auch mit westlichen Winden leicht von da binnenscheers nach Christiansand segeln kann.

An dem südwestlichen Ende der Insel Flekkeröe geht eine Bucht hinein, welche Grundewiigkilen genannt wird, wo Schiffe, die nicht über 10 bis 12 Fuß tief stechen, einlaufen können. In der Bucht ist es auf sandigem Boden 3 bis 4 Faden tief.

Die östliche Seite von Flekkeröe hat eine ziemlich große Bucht, in welcher, wie auch etwas außerhalb der Insel, eine Menge kleine Holme und Scheren liegen, zwischen welchen es verschiedene Einfahrten giebt, die zu einem sehr guten und ruhigen Hafen, Neu Langesund genannt, hineinführen, wo man verschiedene Ankerplätze von 5, 6 bis 8 Faden, und auf der geräumigsten Stelle 14 bis 18 Faden Tiefe überall ebenen Sand- und Modeegrund findet; weil dieser Hafen außerdem mit Verteuringen gut versehen ist, so kann derselbe mehrere Schiffe zugleich fassen. Die Schiffe, welche nicht über 18 Fuß tief stechen, können da hineinsegeln, und weil es verschiedene Ausfahrten giebt, mit allen den Winden wieder auslaufen, mit welchen sie das Land zurücklegen können.

Nordwärts von Flekkeröe aus, findet man westlich vor Bredalsholm einen kleinen Hafen, Kongshafen genannt, der 6 bis 8 Faden Tiefe hat, wo man am Lande verteuen muß; eines in der Einfahrt liegenden Grundes wegen, können aber nur höchstens 16 Fuß tiefgehende Schiffe da hineinsegeln; mit westlichen Winden kann man von da nach Christiansand und ostwärts, und mit nördlichen bis N. O. Winden süd- und westwärts auslaufen.

In Nordwesten vor dem letztgedachten Hafen findet man in der Lövigbucht, Westen vor Bredalsholm, 5 bis 8 Faden Tiefe und sandigen Boden; kleine Schiffe können zu dieser Bucht durch Kongshafen segeln, und wieder denselben Weg auslaufen.

Christiansand, die Hauptstadt in einem von Norwegens Stiften, hat einen guten Hafen, und in verschiedener Rücksicht eine lebhafte Schiffahrt. Um die dahinführende Einfahrt anzuthun, giebt es verschiedene gute Landmarken: die zwei den Seefahrern bekannten Berge, der sogenannte omvendte Baad (das umgekehrte Boot) und Buckstenen, werden hier ziemlich sichre Landkennungen seyn. Für die, welche von

Westen längs der Küste her, aber von Süden auf das Land zusegeln, werden die Warden auf Hellisöe ebenfalls ein guter Leitfaden seyn. Süden vor Fiekkerö, und eine Strecke ostwärts bis den Randöer-Inseln vorbei, wird man die Oeffnung, durch welche der Strom Torrisdals-Elv Osten vor Christiansand herunterfällt, als ein schmales Thal zwischen ziemlich hohen Bergen, wovon besonders die östliche Seite sehr steil ist, sehen können; und man wird zugleich einen kleinen Hügel auf dem Gebirge gewahr werden, der, wie erwähnt, das umgekehrte Boot genannt wird.

Etwas westlicher als dieses Gebirge wird man den Berg Buckstenen sehen, welcher einem Hutkopfe ähnlich, und auf der südwestlichen Seite sehr steil ist. Den südlichsten außerhalb der Randöer-Inseln liegenden Klippen kann man sich bis auf einige Kabellängen nähern, und an den Scheren, die nicht über dem Wasser sichtbar sind, brandet die See bei der geringsten Bewegung. Die Randöer-Inseln sind flach, und niedeiger als das innerhalb deeselben liegende Land. In gewissen Lagen, sowohl außen vor, als in der Bucht, wird man die Stadt Cheistiansand, wenn sie nicht von der ziemlich hohen Insel Odderöe aedeckt ist, sehen können. Bei Christiansand sind zwei Häfen, wovon der westliche als der eigentliche Haupthafen betrachtet wird, zu welchem man zwischen-Dybingsholm und Odderöe hindurch einsegelt. In Südosten vor der Stadt und Osten vor Odderöe giebt es eine gute Rhede, deren die Schiffe sich zufällig bedienen können.

Auf der östlichen Seite von Odderöe findet man einen guten und sichern kleinen Hafen, Hutlet genannt, den die dänische Regieenng im Jahre 1797 zu einem Quarantainehafen hat einrichten lassen. Die zu diesem Zwecke erforderlichen Gebäude, z. B. Lazarethe, Magazine u. dgl. sind auf der Insel aufgeführet worden.

In der Mündung von Topdalsfiord ist ein sehr guter und geräumiger einstweiliger Ankerplatz, Wigehafen genannt, dessen die Schiffe sich zuweilen bedienen, wenn sie widrigen Windes wegen einlaufen müssen, wo sie nach ihrer verschiedenen Größe auf 20 bis 4 Faden Tiefe ankern können.

In den Sund zwischen Lyngöe und dem festen Lande können kleine Schiffe einlaufen; sie müssen aber vorn und hinten verteuen, und können wieder von da Süden und Osten um die innerhalb liegenden kleinen Inseln aussegeln.

Die, ein wenig weiter ostwärts befindliche Bucht Kosvig, welche 12 bis 16 Faden, einwärts abnehmende Tiefe und lehmigen Boden hat, ist den mittelmäßigen Schiffen dienlich, wo sie mit östlichen und nördlichen Winden auslaufen können.

Auf der östlichen Seite der Einfahrt nach Christiansand, findet man ferner zwischen den Randöer-Inseln und dem festen Lande verschiedene gute Ankerplätze und Nothhäfen, wovon in dem folgenden Kapitel Erwähnung geschiehet.

Die durch die Ebbe und Fluth entstehenden Höhenveränderungen des Wassers und die daraus folgenden Ströme, werden auf der norwegischen Küste, je weiter man südwärts kömmt, immer weniger bemerkbar seyn, und haben sich schon etwas Westen vor Lindesnäs ganz verloren. Aus der Ursache verändert der Strom, auf der Küststrecke, welche die Karte No. 5 enthält, seine Richtung nicht nach der Ebbe und Fluth, sondern es hat mit demselben die besondre Bewandniß, daß er, bis auf 3 à 4 Meile von der Küste entfernt, beinahe immer längs dem Lande ziemlich stark westwärts geht. Es kann sich zwar, wenn ein westlicher Sturm in der Nordsee zu wehen anfängt, zuweilen ereignen, daß der Strom außerhalb oder zwischen den Scheren ostwärts geht; dies wird aber gewöhnlich nicht über einen Tag dauern, und dennoch sehr selten eintreffen. Dem zufolge ist es bei bequemen Wetter weit leichter, in einer passenden Entfernung von der Küste aus westwärts zu lavieren, als entgegengesetzt; welches die Aufmerksamkeit der Seefahrer verdient, die irgend einen von Norwegens Häfen anthun wollen, damit sie nicht, besonders bei östlichem Winde, leewärts von ihrer Bestimmung versetzt werden. Hieraus läßt sich auch noch ein andrer, ohne Zweifel sehr wichtiger Schluß machen, nämlich: daß, wenn man spät im Herbste aus der Nordsee herkommend, entweder in einen der östlichen Häfen auf der norwegischen Küste, oder in den Kattegat hineinsegeln wollte, und der Wind sich nicht einigermaßen fügen will, es als eine unzeitige Verwegenheit betrachtet werden kann, wenn man sich in langen, dunkeln und stürmischen Nächten bei aufrührischer See, welches zusammen genommen dem Schiffe in die äußerste Gefahr bringen kann, in diesem Fahrwasser lavierend halten wollte. Die mehresten Seefahrer werden daher unter solchen Umständen nicht lange erwägen, den ersten von Norwegens Häfen, welchen sie erreichen können, anzuthun, um einstweilen zu ankern, bis der Wind und das Wetter die Fortsetzung der Reise begünstigt.

Es kann zwar ferner allgemein angenommen werden, daß es mit nordwestlichem Winde, welcher der beste ist, den man sich zur Fortsetzung der Reise nach dem Kattegat wünschen kann, nicht schwierig ist, aus allen

in der Nähe des Vorgebirges Lindesnäs und Osten vor demselben befindlichen Häfen herauszukommen; dieser Wind ist aber in der erwähnten Jahrezeit überaus selten anhaltend. Sollte auch der Wind in den Meerbusen und Häfen vom Lande aus wehen, so ist derselbe doch gewöhnlich nicht weit außerhalb der Küste, westsüdwestlich, südwest, südlich, ja sogar südöstlich mit Regen und Schlagwetter begleitet. Selten kann man, ehe die Kälte zunimmt, einen stehenden nördlichen Wind erwarten; außerdem wird der Wind hier sowohl nahe unter der Küste, als auch in einer gewissen Entfernung außerhalb derselben, seine Richtung, wie bei andern hohen Ländern, nach der Strecke der Küste solchergestalt verändern, daß wenn es in Christiania-Meerbusen Nordost- ja ganz nördlicher Wind ist, so wird derselbe auf der Strecke von Langesunds-Meerbusen an bis beinahe ganz nach Christiansand hin gewöhnlich nordöstlich, und bei Christiansand, wie auch weiter westwärts O. N. O. und hernach östlich fallen. Mit einem solchen Winde wird man von den westlichen Häfen schlechterdings nicht in den Kattegat hineinsegeln können. Wenn man sich dagegen in einem östlichen Hafen, z. B. bei Friderichswärn oder da herum befindet, so wird man, um südwärts zu seaeln, die nordöstlichen Winde eben so gut, als die nordwestlichen mit Vortheil benutzen können. Wenn man dem zufolge in der spätern Jahrezeit, um einstweilen zu ankern, in irgend einen von den westlichen Häfen hineingekommen wäre, so scheint es, mit Rücksicht auf die Erreichung eines östlichern Hafens, zweckmäßig zu seyn, mit den gewöhnlichen westlichen und südwestlichen Winden auszulaufen, um die Reise entweder innerhalb oder außerhalb der Scheren ostwärts fortzusetzen, doch sollte man nicht des Nachts unter Segel bleiben, sondern blos allmählig weiter segeln.

Die Abweichung der Magnetnadel ist im Jahre 1795 in Stavanger 20° 30′, und in dem nächstfolgenden Jahre in Christiansand, zufolge einer Mittelzahl von mehrern daselbst vorgenommenen Beobachtungen, 21° 40′ westlich gefunden worden.

---

# Sechstes Kapitel.

## Von der Norwegischen Küste,

wovon

die Karte No. 6 die Strecke von Christiansand an bis zu der Einfahrt von Langesunds-Meerbusen enthält.

---

Die auf der gegenwärtigen Karte enthaltene Küststrecke, welche weder beträchtliche Buchten noch Vorgebirge hat, zieht sich sehr gerade fortlaufend, auch haben die Gebirge kein besonders veränderliches Aussehn; es sind aber doch einige hohe Landmarken sehr kennbar. Die Berge Buckstenen und omvendre Baad, welcher letztere von den Lootsen und Bewohnern dieser Gegend auch zuweilen Siaaen oder Christiansands-Knob genannt wird, sind in dem vorhergehenden Kapitel erwähnt worden; der erste ist auf der See über 4 Meilen weit kennbar, allein des dahinter liegenden Landes wegen, zeichnet derselbe sich doch nicht in allen Lagen gleich deutlich aus. Ferner findet man einige Meilen oben im Lande, oberhalb Christiansand einen Berg, der einer von den ersten Gegenständen ist, welche man bei klarem Wetter, 7 bis 8 Meilen von der Küste entfernt, gewahr wird, und in gewissen Lagen wird man nebst diesem auch die Berge Tromlingerne und Hovdefield sehen können; da der eigentliche Name desselben nicht bekannt ist, so hat man ihm den Namen Christiansands hohe Land gegeben; dieser Berg ist um desto bemerkbarer, weil er von verschiedenen Seiten gesehen, seine Gestalt nicht beträchtlich verändert; auch erhält derselbe, weil er so weit oben im Lande liegt, ein bläuliches

Digitized by Google

Ansehn, wodurch er sich vor den benachbarten Bergen auszeichnet *). Hiernächst ist Homborgsundsfald, eine in einem Gebirge steil heruntergehende Hucke, auch eine bekannte Marke, die sich jedoch nur in gewissen Lagen auszeichnet, nämlich wenn man dieselbe zwischen N. N. O. und N. z. W. ½ W. pellet, das heißt, wenn man sich außerhalb der Küststrecke zwischen Christiansand und Homborabe befindet, denn weiter ostwärts wird sie unkenntbar; diese Marke trifft beinahe mit der Homborabe'r Windmühle zusammen, wenn man diese in N. ½ W. vor sich hat. Man hat einst geglaubt, daß diese Bramarke der Seekante viel näher läge, allein es ist durch mehrere Beobachtungen befunden worden, daß sie die auf der Karte nun angegebene Lage hat. Es darf nicht unberührt übergangen werden, daß man auf der gebirgigen Küste Osten vor Christiansand, zwischen dieser Stadt und Homborgsundsfald, einen Hügel sehen kann, der in gewissen Lagen mit dem Berge Buckstenen viel ähnliches hat; dieser Hügel ist, weil er der möglichen Irrungen wegen Aufmerksamkeit verdient, auf den Landvertaunungen unter dem Namen falske Buckstren abgebildet. Ferner ist das waldbewachsene Gebirge Grimstadsadien eine bekannte und merkwürdige Landkennungs-Marke; das eigentliche Kennbare desselben, nämlich die satteähnliche Kluft in dem Gebirge, zeigt sich jedoch nur unter gewissen Richtungen, weil sie sanft von dem varanliegenden gedeckt ist; da dieses Gebirge in Vergleichung mit dem dahinter liegenden Lande zugleich nicht sehr hach ist, so zeichnet es sich nicht besonders aus, ehe man der Küste so nahe kömmt, daß es sich über das hintere Land erhebt; vielleicht ist die eigentliche Gestalt desselben nicht weiter als etwa 3 Meilen vom Lande aus deutlich zu kennen. Auch sind noch, sowohl das den Seefahrern bekannte Gebirge Tramlingerne, als auch das in N. N. O. van da liegende Gebirge Havdefield, vorzüglich gute Landmarken; es wird den Seefahrern nicht ohne Nutzen seyn, daß diese Gebirge in ihrer wahren Lage auf der Karte abgezeichnet sind. Entweder durch Peilungen von diesen Gebirgen, wenn die Breite des Orts, wo man sich befindet, bekannt wäre, oder auch durch Kreuzpeilungen von denselben mit andern Gegenständen, wird man die Lage und Entfernung des Schiffes vom Lande genau bestimmen können. Diese Berge sind bei klarem Wetter von dem Verdeck einer Orlagsfregatte 12 bis 13 Meilen weit gesehen worden, bei sehr klarer Luft könnten sie vielleicht in einer noch größern Entfernung gesehen werden. Die Gebirge Tromlingerne und Havdefield haben jede drei Hügel, doch sind die des letztern weniger ausgezeichnet. An und für sich selbst ist Hovdefield ohne Zweifel höher als Tromlingerne, besonders wird man es von Ostin her eher als Tromlingerne gewahr, mit welchem es übrigens einige Aehnlichkeit hat; aber von S. O. her und etwas südlicher kann man sich in Ansehung des Gebirges Tromlingerne nicht irren, denn in S. O. oder ja näher men es in gerader Richtung mit der Insel Tromöe hat, desto mehr werden die drei Hügel sich auszeichnen, welche man auf Havdefield niemals so deutlich abgesondert erkennen kann. Unter den niedrigen Landmarken sind besonders zwei sehr ausgezeichnet kennbar, nämlich die Tromöe'r Kirche und der Oster-Riisöer-Fieck, m. m., deren wir im Folgenden der Beschreibung gedenken werden.

In dem vorigen Kapitel haben wir die Anthuung der nach Christiansand führenden Einfahrt von Westen und Süden herkommend erwähnt. Es muß ferner bemerkt werden, daß wenn man diese Einfahrt mit östlichem Winde von Osten her anthun wollte, so muß man nach Umständen, um bei dem Einlaufe nicht zu weit unter den Wind zu kommen, zeitig luvwärts der Einfahrt hineinhalten, bis die Oeffnung des Meerbusens Quasefiord, welcher auf N. N. O. ins Land hineingeht, erkannt wird, dem man jedoch, mit Rücksicht auf die außerhalb liegenden Scheren, welche die Karte andeutet, nicht zu nahe segeln darf, sondern man muß in gehöriger Entfernung vor dem Winde abhalten, und westlich um die Klippe Grönningen einlaufen, welcher, nebst den übrigen benachbarten sichtbaren Scheren, man sich bei dem Einlaufe bis auf ein Paar Kabellängen nähern kann. Gerade außerhalb Ulvöe, jedoch etwas von der Küste entfernt, erblickt man schon die Oeffnung oder Kluft in den Gebirgen, zwischen welche der Stram Torrisdalselv herunterfällt. Die Randöer-Inseln sind in Vergleichung mit dem übrigen Lande, niedrig und eben. Oberhalb dieser Inseln liegen auf dem festen Lande zwei kleine, ziemlich kennbare, abgerundete und waldbewachsene Berge, welche Randöe-Kunderne oder Knoliene genannt werden; den einen von ihnen nennt man Dolsvetten. Uebrigens giebt es auf der Strecke von Ulvöe bis Hamborabe, mit Ausnahme des ziemlich waldbewachsenen Landes und der äußersten längs der Küste liegenden kleinen höckerichten Inseln, keine ausgezeichnete Kennzeichen.

Der letzte Hafen oder einstweilige Ankerplatz, welcher in dem vorhergehenden Kapitel erwähnt wurde, war Kosvika. Der hiernächst folgende, wenn man die Küste ostwärts verfolgt, ist in Wragevig, zu welchem man Westen um Haaröe hineinsegelt; diese Einfahrt ist aber sehr enge und der Raum zwischen den

*) Sowohl dieser Berg, als auch die übrigen Landkennungen, sind auf der beigefügten Landvertaunungstafel abgebildet.

Holmen nur klein, so daß dieser Hafen, obgleich er 8 bis 9 Faden Tiefe und guten sandigen Boden hat, eigentlich nur den kleinen Schiffen dienlich ist. Zur Aussegelung von da kann man sich aller nördlichen Winde bedienen. In derselben Bucht ist bei Raane, für 2 à 3 mittelmäßige Schiffe, ein ziemlich guter Hafen, der 12 Faden Tiefe und sandigen Boden hat, zu welchem die Einfahrt Osten um Haarde geschiehet. Obgleich derselbe so weit einwärts liegt, so wird man bei südlicher Kühlte doch einige Deining hier verspüren. Man kann mit allen östlichen Winden bequem in See stechen, und mit westlichen, besonders wenn sie etwas nördlicher sind, ostwärts durch Randösund auslaufen. In der Bucht Norden vor Torsöe giebt es einen bessern und ruhigern Hafen, wo die kleinere Schiffe auf einer Tiefe von 4 bis 5, und die größern von 7 bis 8 Faden, auf sandigen Boden ankern können; weil man nach beiden Seiten zwischen die Inseln auslaufen kann, so ist derselbe sowohl den ost- als westwärts gehenden Schiffen dienlich. Endlich findet man auf der nordwestlichen Seite von Torsöe zwei Ankerplätze, der eine Norden und der andee Süden vor dem da liegenden Holme, wo es auf sandigem Boden 12 Faden tief ist; man kann von beiden leicht in See stechen, doch wird der nördliche gewöhnlich von ost-, und der südliche von westwärts gehenden Schiffen benutzt. Auf dem letztern wird man bei südlichen Winden einige Deining verspüren.

Auf der Westseite in Quaasefiord findet man zwei kleine, den ostwärts bestimmten Schiffen dienliche Häfen; der eine in Solesetkilen hat 8 Faden, und der andere in der Bucht bei Quarnäs 10 Faden Tiefe und Sandgrund. Man kann von beiden nur mit westlichen und nördlichen Winden auslaufen. Im innersten dieses Meerbusens werden große Schiffe, die westwärts bestimmt sind, einen guten Hafen in der Bucht Dybingen finden, der 16 à 17 Faden Tiefe, Sand und Lehmgrund hat, wo sie vor dem Seegange und der Deining ruhig liegen. Die Aussegelung von da kann mit allen nordöstlichen, bis Ost-Wind geschehen. Auf der Ostseite des Meerbusens, ungefähr ½ Meile südlicher als der letzterwähnte, giebt es in der Bucht Ribervig, welche zwar den Fregatten und großen Schiffe zu klein ist, doch für 8 à 10 kleinere Fahrzeuge, wenn sie vorn und hinten verteuen, einen guten Hafen, der 8 Faden Tiefe und sandigen Boden hat; indessen ist derselbe nur für westwärts gehende Schiffe bequem, weil sie nur mit allen nördlichen und östlichen Winden, bis Ost-Wind, von da auslaufen können; ein guter Luvhalter könnte sich zu diesem Zwecke auch eines O. S. O. Windes bedienen.

Schiffe, die nicht über 10 Fuß tief stechen, finden in Ulvösund einen sehr guten Hafen, der 10 à 12 von dergleichen Größe fassen kann, wo sie aber gleich vorn und hinten verteuen müssen. Weil sie ganz durch den Sund segeln können, so können sie sich dieses Hafens, wohin sie auch bestimmt wären, bedienen. Die westliche Einfahrt ist sehr enge; dagegen können aber Schiffe, die tiefer stechen, im nöthigen Falle gerade vor der östlichen Mündung des Sundes auf 5 bis 8 Faden Tiefe ankern, woselbst sie vor Seegang und Deining ziemlich ruhig liegen; allein außer dem ausgeworfenen Anker müssen sie auch zugleich vorn und hinten verteuen, und sie können nur mit westlichen Winden wieder auslaufen.

An der südwestlichen Seite von Ramsöe giebt es in Nösund einen Nothhafen, dessen sich nur 10 bis 12 Fuß tiefstechende Schiffe bedienen können; weil es aber im östlichen des Sundes untief ist, so können sie nur auf der westlichen Seite ein- und auslaufen, und auch deswegen blos östliche Winde zur Aussegelung benutzen.

Gammel Hellesund ist ein Hafen, der als einstweiliger Ankerplatz sehr gesucht wird, denn er ist nicht nur beides ost- und westwärts gehenden Schiffen dienlich, sondern kann auch von großen Schiffen benutzt werden. Es sind hier verschiedene Ankerplätze: entweder bei Hellöe oder bei Stensöe, in dem äußern oder dem innern Hafen, je nachdem die Schiffe größer oder kleiner sind; die Einfahrt geschiehe nach Umständen entweder S. W. um die Insel Ramsöe, zwischen diese und das feste Land, oder Süden um die kleine Insel Grönningen; ferner kann man sowohl zwischen die letzte und die Lyngholmen, als auch Süden um Trönderöeholm zwischen Walholm und Quaiholm hineinsegeln; auf dem letztgenannten Holme steht eine Stange, deren Spitze mit einer Tonne versehen ist. Auf Stensöe giebt es einen merkwürdigen Gegenstand, nämlich eine Windmühle, die jedoch in gewissen Kompaßstrichen von den außerhalb liegenden Inseln gedeckt ist; denn wenn man sie auf der See zwischen N. N. W. und Westen peilet, so wird sie nicht sichtbar seyn, hat man sie aber nördlicher als die erste und südwestlicher als die letzte Peilung, so wird man sie deutlich sehen können. Außer dieser, giebt es auf der Küste nur noch eine Windmühle, die auf der Insel Homborgöe, deren wir in dem Folgenden erwähnen werden.

Süden vor Trönderöe, zwischen dieser Insel und Walholm, finden ein Paar mittelmäßige Schiffe Raum, um auf eine kurze Zeit zu ankern, wenn sie durch eintretende Zufälle verhindert werden, einen andern Hafen zu erreichen; der Ankerplatz hat 6 bis 7 Faden Tiefe und sandigen Boden, allein des in der Einfahrt liegenden Grundes wegen können nur 10 Fuß tiefgehende Fahrzeuge auf beiden Seiten ein- und auslaufen.

Digitized by Google

Zwischen der Insel Kalvöe und den Süden vor derselben liegenden kleinen Holmen, giebt es einen einstweiligen Ankerplatz von gleicher Beschaffenheit, als der letzterwähnte, wo jedoch 12 Fuß tiefstechende Fahrzeuge einlaufen können. Es ist aber nicht rathsam sich dieses und des nächst vorhergedachten Ankerplatzes, außer auf eine kurze Zeit und im Sommer zu bedienen: sie sind beide ostwärts gehenden Schiffen am dienlichsten.

In einer kleinen Bucht auf der südlichen Seite von Ageröe, giebt es für kleine Schiffe einen sehr sichern Hafen, wo sie mehrentheils blos am Lande vertauet liegen; um aber in das innere der Bucht hineinzukommen, ist die Einfahrt sehr enge. Dagegen können sowohl große Schiffe, als auch die, welche nicht in die Bucht hineingehen wollen, gerade außerhalb derselben, jedoch innerhalb der Holme, auf 10 bis 12 Faden Sandgrund ankern, wo sie aber augenblicklich am Lande vertauen müssen. Dieser Ankerplatz ist, wie der vorige, ostwärts bestimmten Schiffen am dienlichsten; allein sie können doch mit nördlichen bis N. O. Winden von da auslaufen.

Bei Brekkestöe auf der Südseite der Insel Jusröe, findet man eigentlich einen zweifachen Hafen; zu dem innersten, welcher 3 bis 4 Faden Tiefe hat, können mittelmäßige Fregatten durch die östliche, aber nur höchstens 10 Fuß tiefgehende Fahrzeuge durch die südwestliche Einfahrt einlaufen; es wird daselbst vorn und hinten vertauet, und man liegt vor Seebewegungen ganz sicher. Der äußere Hafen hat auf sandigem Boden zwar 13 bis 17 Faden Tiefe, allein der Raum desselben ist für ein Linienschiff etwas enge, eine große Fregatte wird aber da liegen können. Bei S. O. Wind wird es auf gute Landtaue ankommen.

In einer auf der Nordostseite von Jusröe unterhalb des Hofes Mäbostad befindlichen kleinen Bucht, werden kleine Schiffe einen sichern Hafen von 6 bis 7 Faden Tiefe mit sandigem Boden finden, wo sie aber nur mit westlichen Winden auslaufen können.

Unter der Küste des festen Landes innerhalb der Insel Skougeröe, giebt es außen vor dem Hofe Skalle, sogar für große Schiffe, einen sehr guten Ankerplatz auf 11 bis 12 Faden Tiefe mit sandigem Boden, wo sie wie auf einer Rhede vor Anker schwaien können, vor dem Seegange ist es da ganz ruhig. Zur Aussegelung werden westliche Winde erforderlich seyn.

Kleine Schiffe, die ostwärts bestimmt sind, können sich eines auf der östlichen Seite von Skougeröe befindlichen kleinen Hafens, Hestholm genannt, bedienen, der 6 bis 7 Faden Tiefe und Sandgrund hat, von welchem sie mit den Winden zwischen Norden und S. W. auslaufen können.

In der Bucht Norden vor Skougeröe liegt der Flecken Lilliesund. Der Hafen, welcher theils gerade vor dem Orte auf sandigem Boden 12 Faden, nordwärts abnehmende Tiefe, und theils in der Tingsager-Buche 3 à 4 Faden Tiefe und Sandgrund hat, ist für viele Schiffe geräumig genug; die Aussegelung von da kann sowohl mit allen nördlichen, als auch mit westlichen Winden geschehen.

Innerhalb Hummeröe, zwischen derselben und Bergöe, findet man einen guten Hafen, Hummelsund genannt, in welchen Schiffe bis zu der Größe einer Fregatte einlaufen können, wo sie mit Ankern und Landtauen vorn und hinten vertauen müssen. Die Tiefe beträgt 8 bis 9 Faden und der Grund hat Sand und Moder. Weil es zwischen den außerhalb des Hafens liegenden kleinen Inseln verschiedene Ein- und Ausfahrten giebt, so kann man sowohl mit allen westlichen Winden, als auch mit den östlichen, welche nördlicher als Osten sind, von da auslaufen.

An der nördlichen Seite von Katholm giebt es einen kleinen guten, sogar den großen Schiffen dienlichen Außenhafen, der 8 bis 9 Faden Tiefe und sandigen Boden hat, woselbst sie am Lande vertauen müssen. Die Aussegelung von da kann nach beiden Seiten mit allen nördlichen Winden geschehen. Der Hafen ist zwar eingeschlossen und vor Seebewegungen ruhig, allein man wird, weil die Holme nur klein und flach sind, den Seewinden ziemlich stark ausgesetzt seyn.

Gleich Norden vor dem letzterwähnten, an der Küste des festen Landes, giebt es in Klinasundkilen einen sichern und wider die Seewinde bessre beschützten Hafen, wo Schiffe, die bis auf 16 Fuß tief stechen, einlaufen können. Der Ankerplatz hat von 7 bis 4 Faden westwärts abnehmender Tiefe und sandigen Boden. Zur Aussegelung von da sind westliche Winde erforderlich.

Die Insel Homborgöe wird, obgleich sie etwas niedriger ist, als das innerhalb derselben liegende Land, doch als eine Insel leicht erkannt werden können, und zudem ist sie durch eine Windmühle ausgezeichnet, die man von allen Seite etwa 2 Meilen weit sehen kann; weil diese Windmühle, mit Ausnahme der bei Gammel Hellesund liegenden, Seite 68 erwähnten, die einzige auf der ganzen Küste ist, so kann man, wenn eine Windmühle in den Kompaßstrichen zwischen Westen und N. N. W. gepeilt wird, desto völliger überzeugt seyn, daß die Insel, welche man vor sich hat, Homborgöe ist; denn die bei Gammel Hellesund kann, wie erwähnt, nicht unter den Richtungen gesehen werden. Ueberhaupt liegt diese Mühle viel näher der äußersten Küste als die vorhergedachte,

In der Durchfahrt zwischen der Insel Homborgöe und dem festen Lande, welche Homborgsund genannt wird, sind verschiedene sehr gute Ankerplätze vorhanden. Dicht bei der westlichen Seite der Insel giebt es einen guten Ankerplatz auf verschiedenen Tiefe von 6 bis 24 Faden, wo der Grund lehmig und mit Seegras bewachsen ist; auch kann man zwischen der östlichen Mündung und der kleine Bucht Dannevig auf 18 bis 24 Faden Lehmgeund ankern. Aus dem Sunde kann man nach beiden Seiten segeln, und zwar aus der westlichen Mündung mit den Winden von N. bis O. S. O., und aus der östlichen mit den Winden von S. W. durch N. bis N. N. O. Unter der Küste des festen Landes kann man in Moedmandsvig auf 10 bis 12 Faden Tiefe, Lehmgrund einstweilen ankern, wo westliche und nördliche Winde zur Aussegelung erfoderlich sind; hiernächst ist Dannevig, wo es auf lehmigem Boden 24 bis 12 Faden, landwärts abnehmende Tiefe giebt, für ostwärts gehende Schiffe bequem; und endlich ist die nordwärts auf den Hof Hove zu eingehende Bucht Hovekilen, wo man 30 bis 10 Faden einwärts abnehmender Tiefe und ebenfalls Lehmgeund findet, dagegen nur den westwärts gehenden Schiffen dienlich.

Der Meerbusen Buefiord geht mit drei Armen ins Land hinein und hat vier verschiedene einstweilige Ankerplätze: Beathovde, Steen, Narholmskile und Steandfioedgab; an dem letzten Orte ist es auf einem grasichten und lehmigen Boden 10 bis 12 Faden tief, die andern haben eine geringere Tiefe; es sind westliche Winde zur Aussegelung erfoderlich. Wenn man nicht durch Umstände gezwungen wäre sich dieser Ankerplätze zu bedienen, so ist es besser nach Homborgsund oder Gros-Fiord zu segeln.

Kleine Schiffe, die ostwärts bestimmt sind, können, besonders im Sommer, auf der Westseite der Insel Bibeöe einstweilen ankern, wo es auf einem sandigen und mit Seegras bewachsenen Boden 2 bis 4 Faden tief ist. Die Aussegelung von da kann mit westlichem bis Süd-Wind geschehen.

Sollten Umstände es erfoderen, so kann ein Schiff in Maneevigkile einlaufen, um einstweilen zu ankern, wo 6 bis 12 Faden Tiefe mit Sandgrund zu finden ist. Um von da aussegeln zu können, hat man nordwestliche Winde nöthig.

Ferner werden Schiffe von mittlerer Größe einen recht guten einstweiligen Ankerplatz in Kraagevig finden, dessen Tiefe auf lehmigem Boden 10 Faden beträgt, wo sie aber augenblicklich vorn und hintenvertauen müssen. Um von da auslaufen zu können, werden westliche Winde erfoderlich seyn.

In dem schmalen Sunde zwischen der Insel Haaeöe und dem auf der westlichen Seite derselben liegenden Holme, wo es auf einem grasichten und lehmigen Boden 3 Faden tief ist, können mittelmäßige Schiffe, besonders im Sommer, recht gut vorn und hinten vertauet, sogar ohne ausgeworfenen Anker liegen. Weil es aber im innersten des Sundes untief ist, so können nur 6 Fuß tiefgehende Fahrzeuge ganz hindurch segeln; die übrigen müssen folglich von derselben Seite wieder hinaus, von welcher sie hereinkamen. Sowohl ost- als südwestwärts bestimmte Schiffe können mit allen nördlichen Winden auslaufen. Bei ungestümem Wetter wird man in dem Sunde zwar einiger Deining, jedoch keinem Seegange ausgesetzt seyn.

In Grosfiord sind verschiedene einstweilige Ankerplätze, zu und von welchen die Schiffe nach ihrer verschiedenen Größe auf mehreren Wegen ein- und auslaufen können; Oelegs- oder große Schiffe können jedoch nur von Süden her dicht Osten um Herröe da hineinsegeln, wozu sie, weil es der Scheeren und Gründe wegen daselbst eine sehr enge Einfahrt giebt, sogar gutes Wetter und raumen Wind nöthig haben; dergleichen große Schiffe können nur mit nordöstlichen Winden auslaufen. Schiffe von 17 bis 18 Fuß Tiefstechen können durch die Einfahrt zwischen den Klippen Svaetingen und den benachbarten Holmen und Scheren segeln; allein die Einfahrt bei den Hampholmen kann nur von 10 bis 11 Fuß tiefgehenden Schiffen benutzt werden.

Bei dem innerst in Grosfiord liegenden Flecken Grimstad, welcher ein Schiffswerft hat, findet man einen guten Hafen von 12 Faden Tiefe mit Lehmgrund; allein solche Schiffe, die ihres Tiefgehens wegen, nicht bei den Hampholmen auslaufen können, werden ganz nördliche Winde nöthig haben, um von diesem Orte in See zu stechen.

Zwischen den Inseln Hesnäsöe und Qualöe hat man einen schmalen Sund, wo Fahrzeuge, die nicht über 6 Fuß tief stechen, durchschiffen können; gerade vor der innersten Mündung des Sundes, zwischen den Inseln und dem festen Lande, giebt es aber einen sehr guten Hafen, wo man die Tiefe von 28 bis 18, auf dem Sund zu bis 5 Faden abnehmend, und den Grund lehmig und moderig findet; weil man zu diesem Hafen von beiden Seiten, nämlich von Süden her Westen um Hesnäsöe, und von der andern Seite her Nordosten um Qualöe einlaufen kann, so ist derselbe beides ost- und westwärts gehenden Schiffen dienlich. Man kann mit allen westlichen und den östlichen Winden, die zwischen Osten und Norden sind, von da auslaufen.

Mittelmäßige Schiffe, die westwärts bestimmt sind, finden in Feviskilen einen Nothhafen, dessen Tiefe auf lehmigem Boden 6 à 7 Faden beträgt, wo sie mit nördlichem bis O. N. O. Wind auslaufen können.

Digitized by Google

Kleine Schiffe können durch den zwischen den Holmen Ryvingen befindlichen Sund segeln, wo sie, wenn Windstille und Strom sie verhinderten einen bessern Hafen zu erreichen, auf 3 à 4 Faden Tiefe und Sandgrund einstweilen ankern können.

Für kleine Fahrzeuge giebt es bei Hasla unter der Landspitze Espenäs ebenfalls einen einstweiligen Ankerplatz, dessen Tiefe nur 8 bis 17 Fuß beträgt, wo sie zur Aussegelung westliche Winde nöthig haben.

Auf der Westseite von Gierkholm giebt es im Sommer für Schiffe von allen Größen einen recht guten Ankerplatz von 6 à 7 Faden Tiefe mit Sandgrund; von der westlichen oder südlichen Seite her, können nur 12 bis 13 Fuß tiefgehende Schiffe da hineinsegeln, und diese können mit allen brauchbaren Winden wieder auslaufen, aber die größern Schiffe müssen von der nordöstlichen Seite hinein, und folglich denselben Weg wieder hinaus.

In einer Bucht des festen Landes Westen vor Girrkholm findet man drei Ankerplätze: Sömsklien ist eine Rhede, wo die Schiffe auf 5 bis 6 Faden Tiefe mit sandigen Boden vor Anker schwaien, und wo sie mit allen westlichen Winden unter Segel gehen können. Zwischen Asperholm und dem festen Lande hat man dagegen einen ruhigern Hafen von 8 bis 9 Faden Tiefe mit Modergrund, der aber eigentlich nur den ostwärts gehenden Schiffen dienlich ist. Weiter nördlich in der Bucht findet man den dritten Ankerplatz, der 10 bis 12 Faden Tiefe und sandigen Boden hat, wo man, weil derselbe weniger eingeschlossen ist als der vorige, leichter zu beiden Seiten unter Segel gehen kann. Obgleich diese Ankerplätze sogar für die größten Schiffe eine hinlängliche Tiefe haben, so sind sie, der zwar nicht langen, allein doch theils engen und theils gekrümten Ein- und Ausfahrten wegen, eigentlich nur den mittelmäßigen Schiffen dienlich.

Schiffe von allen Größen, die während des Einsegeln nach der Insel Märdöe oder nach Arendals Häfen einen zu schralen östlichen Wind erhalten hätten, können in einen guten Hafen, Flödevig genannt, einlaufen, wo die Tiefe auf einem lehmigen Boden 12 Faden beträgt. Die größten Schiffe können dicht Westen um Tve-Eskene, wie auch zwischen Ydre- und Indre-Torungen, und endlich Norden um Indre Torungen segeln; 6 bis 8 Fuß tiefgehende Fahrzeuge können aber auch zwischen Ydre Torungen und Tve-Eskene durchsegeln. Bei eintretender Windstille könnee man des Stromes wegen, jedoch nur um eine kurze Zeit zu verweilen, zwischen Indre Torungen und Märdöe auf 4 bis 12 Faden Tiefe mit sandigem Boden ankern. Ein jeder wird aus der Karte leicht schließen, daß man zur Anleitung zwischen den ober- und unterhalb des Wassers liegenden Holmen und Scheren eines guten Lootsen bedarf. Die Aussegelung aus Flödevig kann mit allen den Winden, welche zwischen O. N. O. und S. W. z. S. enthalten sind, geschehen. Kleine Schiffe, die nicht über 8 Fuß tief stechen, können zwischen Havsöe und dem festen Lande durchsegeln.

Innerhalb der Insel Märdöe, welche gerade vor der nach Arendal führenden südlichen Einfahet liegt, sind verschiedene Nothhäfen und Ankerplätze vorhanden. Zwischen Märdöe und dem mitten vor der nördlichen Seite derselben liegenden Holme, Skudholm genannt, findet man einen Ankerplatz, der Märdöe-Hafen genannt wird, wo es auf sandigem Boden 12 Faden, auf die Insel zu abnehmende oder nordwärts zunehmende Tiefe giebt, weswegen man, obgleich die Insel einigen Schutz giebt und mit Verteurungen gut versehen ist, bei südlichen Winden hier gleichwohl nicht so ganz sicher liegt; ungeachtet man an diesem Orte bei südöstlicher harten Kühlte sogar einigem Seegange ausgesetzt ist, und obgleich bei N. W. Wind ziemlich starke Windstöße vom Lande aus fallen, so wird derselbe dennoch als Nothhafen sehr gesucht. Große Schiffe können nur Westen um Märdör auslaufen. Beim Aussegeln von Märdöe-Hafen werden nordöstliche Winde erfordert. Auf der westlichen Seite von Jesöe giebt es einen guten Ankerplatz auf 14 Faden tiefem Wasser, von welchem man westwärts hinaus leichter unter Segel gehen kann, als von Märdöe-Hafen. Osten um Märdör zwischen derselben und Jesöe giebt es nur für 11 à 12 Fuß tiefgehende Schiffe Tiefe genug, und zwischen Jesöe und der südlichsten Pünte von Tromöe ist es nur 7 bis 8 Fuß tief. Bei landwärts wehendem Winde und ungestümer See, könnte es sogar für kleine Schiffe gefährlich seyn, diese beiden Einfahrten abzuthun.

Auf der Einfahrt von Märdör nach Arendal giebt es einige Ankerplätze, deren sich zuweilen Schiffe bedienen, wenn sie aus der einen oder der andern Ursache von der See her einen Hafen auf kurze Zeit zu suchen genöthiget sind, damit sie bei der ersten Gelegenheit wieder in See stechen können; so wie auch die Schiffe, welche von Arendal auslaufen wollen, sich in der Absicht da hineinlegen, um den ersten dienlichen Wind desto leichter benutzen zu können. Der erste dieser Ankerplätze ist bei Råvesand unter der Insel Tromöe, wo es auf einem guten haltbaren Ankergrund von 20 bis 14 à 13 Faden südwärts abnehmende Tiefe giebt. In einer Bucht dicht Westen vor Råvesand finden kleine Schiffe einen einstweiligen Ankerplatz, wo sie gleich vorn und hinten verteuen müssen; die Tiefe desselben beträgt 3 bis 6 Faden, und der Grund, welcher auf einigen Stellen steinig ist, besteht mehrentheils aus Lehm.

Digitized by Google

Ungefähr Rävesand gegenüber, auf der westlichen Seite der Einfahrt nach Arendal, giebt es in Sandvig für ein- und auslaufende Schiffe von allen Größen einen einstweiligen Ankerplatz, von welchem sie sowohl seewärts als einwärts leichter und mit mehrern Winden unter Segel gehen können, als von dem letzterwähnten. Es muß auch hier gleich, entweder einfach oder mehrfach vertonet werden.

Arendal ist eine der beträchtlichen Handelsstädte in Norwegen, welche der lebhaften Schiffahrt wegen mit 3 Werften versehen ist, wo sogar die größten Schiffe ausgebessert werden können. Weil es auf beiden Seiten eine Ausfahrt giebt, so kann man von da, entweder bei Mårdöe vorbei oder ostwärts durch Tromöesund, mit allen den Winden auslaufen, womit man die äußere Küste zurücklegen kann; da diese Ausfahrten aber lang sind, so hat der Wind in den Fahrbahnen, zwischen dem hohen und gebergigen Lande, nicht selten eine ganz andre Richtung, als außen in der See. In Tromöesund findet man ebenfalls einstweilige Ankerplätze, deren man sich nöthigen Falls bedienen kann.

Von Arendal, Tromöesund mit begriffen, nach Christiansand und umgekehrt, können große Schiffe beinahe den ganzen Weg binnenscheers, doch außen um die Insel Jusröe segeln; kleine Fahrzeuge, die nicht über 6 Fuß tief stechen, können aber auch binnen um Jusröe und alle zwischen dieser Insel und Gammel Helleſund liegende kleine Inseln hindurchschiffen. Die Fahrbahn innerhalb der zwischen Gammel Helleſund und Lilleſand liegenden Scheren, wird Blindeleie genannt.

Von Arendal bis nach Oſter-Riisöer hin, nimmt das feste Land an Höhe allmählich zu, und ist ziemlich mit Wald bewachsen. Bei Anrhuung der Küste sind die vorhererwähnten Gebirge Tromlingerne und Hovdefield als Landmarken dienlich; näher der Küste sind keine so ausgezeichnete Berge vorhanden, daß man sich deren zu diesem Zwecke bedienen könnte. Dagegen giebt es, wenn man sich dem Lande nähert, zwei andre sehr ausgezeichnete Gegenstände: die Tromöe'r Kirche und der Oſter-Riisöer-Fleck. Die Vertonungen von diesen beiden Gegenständen sind auf der Karte so dargestellt, wie sie mit einem guten Fernrohr in einer Entfernung von 1 oder 1½ Meile auf der See gesehen werden. Der Oſter-Riisöer-Fleck ist ein auf einem dicht Norden vor der Stadt liegenden Gebirge weißgetünchter Fleck, der solchergestalt als Seemarke weiß gehalten wird. Wenn dieser und die Tromöe'r Kirche, welches oft der Fall ist, zugleich gesehen werden, so wird man durch die Kreuzpeilungen derselben die habende Lage gegen die Küste mit Sicherheit bestimmen, und nach Umständen das Land anthun können, um einen beliebigen Hafen zu suchen. Sollte man so unter das Land kommen, daß nur einer von den weißen Gegenständen sichtbar wäre, und man wäre zweifelhaft, ob derselbe die weiß angestrichene Kirche oder der auf dem Berge getünchte Fleck sei, so wird der achtsame Seefahrer, wenn er zugleich die Marken der Gebirge Tromlingerne und Hovdefield sehen kann, durch die Peilungen derselben, mit dem sichtbaren weißen Fleck verglichen, unfehlbar folgern und zuverläßig bestimmen können, welcher von diesen Gegenständen er erblickt; übrigens kann man sie dadurch unterscheiden, daß die Kirche auf einer ziemlich flachen Küste liegt, außerhalb welcher auch nicht der kleinste Holm vorhanden ist; allein der Fleck auf dem Berge bei Oſter-Riisöer hat eine höhere Lage, und es liegen außerhalb desselben mehrere sehr kennbare spitzige Inseln. Mit einem guten Fernrohr wird man außerdem den Unterschied zwischen einem Gebäude und einem auf einem Berge blos weißgetünchten Fleck bald bemerken, und in einer gewissen Entfernung zugleich die Häuser in Oſter-Riisöer erkennen können.

Auf der äußersten Seite von Tromöe ist Alvekilen, besonders im Sommer, ein ziemlich guter Hafen von 8 bis 10 Faden Tiefe mit Sandgrund, dessen man sich insbesondere bedienen kann, wenn man des Stromes, stillen Wetters oder schralen Windes wegen die Einfahrt bei Mårdöe oder nach Tromöesund verfehlen sollte. Die Ausseaelung von da kann mit den Winden von N. N. O. durch Norden bis S. W., und bei gutem Wetter auch wohl mit noch südlichern Winden geschehen; die landwärts wehenden Winde werden aber Deining in dem Hafen verursachen. In dem nördlichen Theile des zwischen Tromöe und der kleinen Insel Tromlingen befindlichen Sundes, können Schiffe im Sommer auf 8 Faden Tiefe und sandigen Boden einstweilen ankern, und von da mit allen westlichen Winden auslaufen.

Die Mündung von Tromöesund kan man in einer Entfernung von 1 à 2 Meilen ostwärts deutlich erkennen. Außerdem ist diese Einfahrt vor den andern, welche auch westwärts ins Land hineingehen, durch zwei, eine auf jeder Seite der Mündung aufgeführte Warden oder hölzerne Pyramiden, wovon eine auf jeder der meldigen Pünten Jetmertange und Skindfeltange stehen, vorzüglich ausgezeichnet. Zugleich wird man hier außerhalb der Küste erkennen können, daß es Durchfahrten und Oeffnungen zwischen den Insel Böröe, Sandöe, Afkeröe und Lyngöer-Inseln ꝛc. giebt, wie auch, daß diese Inseln, welche etwas niedriger als das innerhalb derselben liegende Land sind, von dem festen Lande abgesondert liegen. Sollte man bei Anrhuung der Einfahrt von Tromöesund nicht die Einsegelung nach Arendal beabsichtigen wollen, sondern man wollte blos harten Wetters oder widrigen Windes wegen einlaufen, um einstweilen zu ankern, so wird man zu diesem Zwecke gleich innerhalb der Mündung drei sehr gute Häfen finden.

Digitized by Google

Die beim Einsegeln am Backbord, an dem N. O. Ende von Tromsö befindliche Bucht Kiörvig ist für Schiffe von allen Größen und besonders den ostwärts gehenden dienlich, wo sie mit den Winden zwischen S. und W. N. W. auslaufen können; es ist daselbst auf lehmigem Boden von 14 bis 4 à 3 Faden einwärts abnehmender Tiefe zu finden.

Auf der andern Seite giebt es in Nareſtöe sogar für die größten Schiffe einen guten und ziemlich geräumigen Hafen, der von 18 bis auf 7 Faden einwärts allmählig abnehmender Tiefe, Lehm und Modeegrund hat. Für westwärts bestimmte Schiffe ist der O. N. O. Wind der schraifte, womit sie auslaufen können; ostwärts gehende können aber mit westlichen Winden aussegeln.

Etwas weiter einwärts auf derselben Seite findet man einen kleinen Hafen, Dalskile genannt, der nur 3 Faden Tiefe, Sand und Modergrund hat, weswegen derselbe nicht von Schiffen benutzt werden sollte, die über 16 Fuß tief stechen.

Auf der äußersten Seite der Insel Flagſtadöe giebt es in einer kleinen Bucht bei Maagholm einen einstweiligen Ankerplatz von 7 Faden Tiefe mit Sandgrund, dessen man sich bei Windstille des Stromes wegen bedienen kann; weil der Raum daselbst aber enge ist, so wird derselbe nur den kleinen oder mittelmäßigen Schiffen dienlich seyn.

Schiffe, die nicht über 14 à 15 Fuß tief stechen, finden in Kalvſund zwischen Flagſtadöe und Kalvöe einen Hafen, der 8 bis 14 Faden Tiefe, Sand und Lehmgrund hat. Man hat daselbst den Vortheil mit allen den Winden auslaufen zu können, mit welchen man die Küste zurücklegen kann.

In dem Sunde zwischen Flagſtadöe und Tverdalsöe findet man einen sehr guten Hafen, der von 14 bis 6 Faden einwärts allmählig abnehmender Tiefe hat. Man kann von da mit allen westlichen und nördlichen bis N. N. O. Winden bequem auslaufen.

Auf der Ostseite von Tverdalsöe giebt es einen ziemlich guten Hafen, Skieggeſtöe genannt, der auf sandigem Boden 12 bis 18 Faden Tiefe hat, und der für ziemlich große Schiffe dienlich ist; eine Orlogs-Fregatte könnte sich sogar dessen bedienen, für größere Schiffe wird er aber zu enge seyn. Die Aussegelung von da kann mit allen westlichen Winden geschehen.

Auf der südwestlichen Seite der Insel Börde *) findet man einen guten einstweiligen Ankerplatz, Sandvig genannt, dessen Tiefe auf sandigem Boden 17 bis 18 Faden beträgt, von welchem man mit allen nördlichen und östlichen bis O. z. N. Winden auslaufen kann. Dicht Osten vor demselben können Schiffe in einer Bucht, Udgaardſtrand genannt, auf 3 à 4 Faden Tiefe, auf sandigem Boden einstweilen ankern.

Ferner wird man auch auf der Südostseite von Börde einen kleinen engen Hafen von 3 Faden Tiefe mit Modergrund finden, der den mittelmäßigen Schiffen dienlich ist, von welchem sie mit allen westlichen Winden aussegeln können.

Zwischen Tverdalsöe und Börde segelt man zu dem ungefähr ¼ Meile quer ins Land eingehenden Meerbusen Oxefiord hinein; am Ende desselben liegt der Flecken Tvedeſtrand, welcher einen sehr guten Hafen hat. In dem Meerbusen giebt es ein Paar einstweilige Ankerplätze, deren diejenigen sich bedienen können, welche beim Ein- oder Aussegeln stilles Wetter oder veränderlichen Wind vorfinden möchten; denn außerdem werden keine, wenn sie an diesem Orte nichts zu löschen oder zu laden haben, so weit hineinlaufen, um blos einstweilen zu ankern. Zur Aussegelung von da hat man ganz nördliche Winde nöthig.

Indessen könnte doch der Fall eintreffen, daß man den ersten in Oxefiord, unter dem festen Lande Norden vor Tverdalsöe befindlichen Ankerplatz, Börvig genannt, zu suchen veranlaße würde, wenn man nämlich von der See her bei einer so harten Kühlte da hineinkäme, daß es nicht rathsam wäre sich einer der vorgedachten Ankerplätze Sandvig oder Skieggeſtöe zu bedienen um einstweilen zu ankern. Man findet daselbst 18 Faden, einwärts abnehmende Tiefe und Lehmgrund. Die Aussegelung kann nur mit nördlichen Winden geschehen.

Die Bucht bei der Südhucke von Sandöe, Kilen oder Neuhafen genannt, ist für Schiffe, die nicht über 11 Fuß tief stechen, ein dienlicher Nothhafen. Die westwärts bestimmten Schiffe können mit allen östlichen, und die ostwärts bestimmten mit nordwestlichen bis W. z. S. Winden von da auslaufen. Kleine Schiffe,

*) Obgleich man die Namen aller an der Küße befindlichen und in der Beschreibung gedachten Ankerplätze so viel möglich auf der Karte angedeutet hat, so erlaubt der Raum bei den engen Fahrbahnen doch nicht immer, daß man sie allenthalben beischreiben kann; solche sind: Sandvig, Börökile und einige wenige mehr; allein diese Beschreibung und die Anleitung der Lootsen, werden dem Seefahrer ohne Zweifel hinlängliche Aufklärung seyn.

denen die Ausfahrt Osten um Fuglöe tief genug ist, können mehrere westliche Winde zur Aussegelung benutzen. In dem Hafen findet man 11 Faden Tiefe und sandigen Boden.

Zwischen die außerhalb Sandöe liegenden Holme kann man zu einem innerhalb derselben befindlichen Hafen, Kiaeholmsund genannt, hineinsegeln. Zwar ist es bei Seebewegungen unsicher mit größern als 12 bis 13 Fuß tiefgehenden Fahrzeugen da einzulaufen, allein bei ruhiger See könnte doch ein 16 Fuß tiefstechendes Schiff sich daselbst hineinschleichen. In dem Hafen ist es auf sandigem und grasichtem Boden 6 bis 10 Faden tief. Die Aussegelung kann mit allen den Winden geschehen, mit welchen man die Küste zurücklegen kann. Sowohl dieser als auch mehrere dergleichen äußere Häfen gewähren durch ihre Lage den Vortheil, daß man sich deren gewöhnlich spät im Herbste oder zeitig im Frühjahre, wenn die innern Meerbusen noch mit Eis belegt sind, bedienen kann, in so fern es nicht durch Treibeis in der See verhindert wird.

In dem Sunde zwischen Börde und Sandöe findet man 3 einstweilige Ankerplätze, die sogar den größten oder Orlogs-Schiffen dienlich seyn können, nämlich, bei Ragevlig auf Sandöe, wo der Anker auf einer Tiefe von 14 bis 16 Faden, auf Lehm und Schlickgrund fallen soll; in dem auf derselben Seite befindlichen Hafen Haven ist es auf einem Grunde von gleicher Beschaffenheit 14, 15 bis 17 Faden tief, wo kleine Schiffe vor den Landtauen liegen; und endlich kann man sich der Bucht Asperviig auf der N. O. Seite von Börde bedienen, wo gewöhnlich ohne ausgeworfenen Anker vorn und hinten verteuet wird. Der Sund hat beinahe überall in der Mitte 26 Faden Tiefe. Von diesen Häfen kann man mit allen nordöstlichen bis O. N. O. Winden, ja nach Beschaffenheit des Wetters und des Stromes sogar bis mit O. z. N. Wind aussegeln; mit südlichen Winden kann man binnenscheers nordostwärts segeln, um bei Lyngöer-Inseln, Stanghoim u. s. w. in See zu stechen. Auf diesem Wege giebt es innerhalb Askerde, bei Lögtöe einen einstweiligen Ankerplatz, von welchem sogar große Schiffe nach beiden Seiten auslaufen können.

Norden um Sandöe kann man auch in den erwähnten Sund einlaufen, und mit südwestlichen Winden denselben Weg aussegeln. Diese Einfahrt hat zwar für 18 à 20 Fuß tiefgehende Schiffe Tiefe genug, allein sie ist für große Schiffe doch ziemlich enge und unrein; dagegen können aber mittelmäßige Schiffe sich deren besser bedienen, und diese finden auf der Nordseite von Sandöe einen guten Hafen, Oster-Sandöe-Hafen genannt, von welchem sie mit allen westlichen bis S. W. Winden auslaufen können; es ist daselbst auf dem Ankerplatze 11 Faden tief und der Grund ist moderig. Für mittelmäßige Schiffe giebt es ferner einen guten Hafen bei der südwestlichen Hucke von Askerde, von welchem sie mit allen nördlichen Winden, und zwar mit den östlichen durch den Sund zwischen Börde und Sandöe, und mit den westlichen Norden um Sandöe in See stechen können; in dem Hafen ist es auf moderigem Boden 9 bis 10 Faden tief.

Zwischen den Lyngöer-Inseln und der Insel Steensöe giebt es eine Durchfahrt, in welcher der Ankergrund, mit verschiedenen Tiefe, sandig und lehmig ist; sollte ein Schiff genöthiget seyn daselbst einstweilen zu ankern, so muß es des engen Raumes wegen augenblicklich vorn und hinten verteuen.

Von Süden her können 16 Fuß tiefgehende Schiffe, wenn keine Seebewegungen Statt finden, durch Gisegab, die Einfahrt zwischen Askerstanghoim und Giese-Schere passiren, die größten Schiffe können aber zwischen Giese und Fiskeskiär hineinsegeln, welche Einfahrt Fiskeskiärgab genannt wird. Gerade in der nordöstlichen Mündung der Einfahrt zwischen den beiden Lyngöer-Inseln liegt ein Grund, über welchen nur 18 Fuß tiefgehende Schiffe hinwegsegeln können.

Von allen zwischen den Lyngöer-Insein befindlichen einstweiligen Ankerplätzen können Schiffe mit allen den Winden auslaufen, mit welchen sie die Küste zurücklegen können.

Zwischen den Klippen Fladskiärene und den übrigen, welche in der Strecke N. O. vor den Lyngöer-Inseln liegen, giebt es verschiedene Einfahrten, auf welchen man zu drei unter der Küste des festen Landes befindlichen Ankerplätzen hingelangen kann: Winterstöe ist, besonders für mittelmäßige Schiffe, ein guter Hafen, der 10 Faden Tiefe, lehmigen und weichen Grund hat, von welchem man mit nördlichen bis N. N. O. Winden aussegeln kann; an dem S. W. Ende von Riisöe findet man einen Hafen von gleicher Beschaffenheit, wo mehrere Winde zur Aussegelung nach beiden Seiten können benutzt werden; endlich ist Quärnkilen ein Hafen, der jedoch nur mittelmäßigen Schiffen dienlich ist, welche von da mit nördlichen bis N. O. Winden auslaufen können.

Sollte ein Schiff während des Einsegelns nach Oster-Riisöer einen so schralen nördlichen Wind erhalten haben, daß es diesen Ort nicht erreichen könnte, so kann es in Sandnäsfiord einlaufen, und sich des in Loukevlig befindlichen guten Hafens bedienen, wo die Tiefe auf sandigem Boden von 16 bis 8 Faden abnehmend ist. Die Aussegelung von da geschieht mit westlichen bis S. S. W. Winden, von welchen der letzte der schralste Wind ist, mit dem man auslaufen kann.

Digitized by Google

In Randvigsbucht findet man auch einen solchen Ankerplatz, wie der letzterwähnte, welcher von 8 bis 3 Faden abnehmende Tiefe und Sandgrund hat, wo man mit denselben Winden aussegeln kann.

Oster-Risöer, eine von Norwegens thätigen Handelsstädten, hat einen sehr guten und geräumigen Hafen, in welchem eine Menge, sowohl große als kleine Schiffe nach ihrer Größe und Bestimmung auf verschiedenen Tiefen von 4 bis 24 Faden liegen können, und zu welchem sie durch verschiedene zwischen den außerhalb liegenden Inseln, Holmen und Scheren befindlichen Einfahrten hinein gelangen können. Man findet hier auf der Nordseite der Stadt ein gutes und großes Schiffswerft, wo die größten Schiffe können gekielholt werden. Bei Anthuung dieses Orts von der See her, ist der Seite 72 erwähnte Oster-Risöer-Fleck eine unverkennbare Marke. Die Aussegelung von Oster-Risöer in die See hinaus, kann nach beiden Seiten, und folglich mit allen den Winden geschehen, mit welchen man die Küste zurücklegen kann. Auf der östlichen Ausfahrt findet man verschiedene Ankerplätze, deren die Schiffe sich bei veränderlichem Winde, stillem Wetter und des Stroms wegen bedienen können; solchergestalt kann man zwischen den Wärder-Inseln und den nordöstlich vor ihnen liegenden Klippen auf ein Paar Stellen einstweilen ankern; auch giebt es in Hönnebökilen einen Nothhafen, der 10 bis 11 Faden, einwärts abnehmende Tiefe und Lehmgrund hat, von welchem man nur mit nördlichen Winden auslaufen kann; ferner kann man auch in Quärnkilen und Ormedalsbucht auf 7 bis 9 Faden Tiefe, mit sandigem Boden, gut verweilen, wo zur Aussegelung nach beiden Seiten die Winde Norden vor Osten und Westen respective dienlich sind. Außerhalb der äußersten Scheren liegt eine Bank, Store Giersboe genannt, die ungefähr 1½ Viertelmeile lang ist und verschiedene Tiefen hat; darauf der Mitte unzulänglichen Tiefe wegen dürfen Schiffe aber nicht darüber wegsegeln; bei landwärts wehendem Winde und Seebewegungen kabbelt die See merklich an derselben.

Die Küststrecke von Giernäs bis Porter bei Haslumfiord, welche Gieren genannt wird, ist unten an der Seekante zwar sehr niedrig, doch aber klippig und mit kleinen Hügeln besetzt, und man wird außerhalb derselben gar keine Inseln sehen; es ist aber längs dieser Strecke, bis auf beinahe ¼ Meile von derselben entfernt, voll von kleinen, theils sichtbaren und theils blinden Scheren, an deren äußersten Seiten die Tiefe bis auf 30 à 40 Faden plötzlich zunimmt, wodurch bei der geringsten Seebewegung starke Brandungen auf dieser Strecke entstehen. Es sind auch keine Häfen hier, deren man sich nöthigen Falls bedienen könnte; indessen ist doch für kleine Fahrzeuge, wenn sie sich bei schwacher Kühlte des Stromes wegen nicht von de Küste entfernen, oder einen bessern Hafen erreichen könnten, entweder in Ellingvig oder innerhalb Einersholm Rettung zu finden; es werden aber wohlbekannte Lootsen erfordert, um sie da hinein zu geleiten.

Auf der See, 2 bis 3 Meilen südlich von Jomfrueland aus, kann man sowohl die in das feste Land eingehende Bucht, in welcher die außerhalb der Stadt Krageröe befindlichen Inseln liegen, als auch den gegenseitigen Abstand dieser Inseln und ihre Trennung von dem festen Lande deutlich erkennen; äußerst wird man die lange, schmale und dabei ziemlich niedrige Insel Jomfrueland gewahr, welche sich besonders auszeichnet, wenn man gerade vor oder gegen Osten von derselben ist; das südwestliche Ende derselben ist so niedrig, daß es sich nach der See zu ganz verliert, und das östliche ist etwas mit Wald bewachsen. Da diese die einzige flache und ebene Insel auf der ganzen Küste ist, so ist sie unverkennbar. Nördlich vor derselben zeichnet sich der tief eingehende Langesunds-Meerbusen aus. Die Insel Straaeholm, welche die Mündung desselben auf der westlichen Seite begränzt, ist niedrig und flach; allein Moesteen, welche dicht vor derselben liegt, ist als eine weißliche, heuschoberähnliche, spitze Klippe sehr ausgezeichnet. Die Klippen Oddeskiär ꝛc., nebst dem kleinen Theile einer Landspitze, welche man in N. O von Straaeholm aus, auf der Kante der Karte No. 6 findet, bilden die östliche Seite von Langesunds-Meerbusen.

Längs der Insel Jomfrueland ist ein Riff oder Landgrund zu finden, auf dem es, von ¼ bis ½ Meile von der Insel aus, 20 bis 24 Faden tief ist, welche Tiefe, wenn man der Insel auf ¼ Meile nahe kömmt, bis auf 7 à 8 Faden abnimmt; es ist nicht rathsam sich der Insel zu nähern, ehe man überzeugt ist Süden vor der blinden Schere Sveaboe zu seyn.

In der erwähnten Bucht, innerhalb oder Westen vor Jomfrueland, liegt die Handelsstadt Krageröe, welche für Schiffe von jeder Größe einen geräumigen Hafen und zwei Wirfte hat, wohin die Einfahrt auf verschiedenen Wegen, zwischen den in der Bucht liegenden größern und kleinern Inseln, geschehen kann.

Die gebräuchlichste und geräumigste, obgleich an und für sich selbst schmale Einfahrt von der See nach Krageröe-Meerbusen, geht zwischen Stangeskiär und Fiordeboe hinein; doch können mittelmäßige Schiffe mehrere Stellen zwischen den Scheren, da hineinsegeln, z. B. Westen um Kaperbrod, wo es für 15 Fuß tiefgehende Schiffe zwar tief genug, aber sehr enge ist, dieser Einfahrt werden sie sich aber nur in dem Falle bedienen, wenn sie in Porterhafen einstweilen ankern wollen. Von den andern Seiten können 16 bis 17 Fuß tiefgehende Schiffe zu diesem Orte hinein gelangen, die Einfahrten sind aber sehr enge.

Digitized by Google

In Haslumfiord giebt es für Schiffe von jeder Größe einen geräumigen Nothhafen, Gamle Pomter genannt, dessen Tiefe auf lehmigem und weichem Grunde mehrentheils 16 Faden beträgt, von welchem sie mit den Winden zwischen S. S. W und Norden ausseglen können.

Außer den beiden letztgedachten Häfen, welche zuweilen sogar directe von der See her, ohne Bestimmung oder Absicht nach Kragerö zu gehen, als Nothhäfen gesucht werden, giebt es auf der Binnenscheersfahrt nach diesem Orte verschiedene andre Stellen, wo Schiffe bei widrigem Strome und veränderlichen Windstößen, welche unter einem gebirgigen Lande oft vorfallen, einstweilen ankern können.

Neben der S. W. Hucke der Insel Braatö findet man einen einstweiligen Ankerplatz, Korset genannt, der zwar 10 bis 11 Faden Tiefe und sandigen Boden hat, allein des engen Raumes wegen nur den kleinen Schiffen dienlich ist; es giebt zwischen den Süden vor der Insel liegenden kleinen Holmen verschiedene Einfahrten zu demselben.

Sollte der Wind beim Einsegeln westlich seyn, so kann man, jedoch nur auf kurze Zeit, auf einer gerade vor der Hucke Strömsnäs liegenden kleinen Sandbank ankern, wo man den Anker in 10 à 11 Faden Wasser fallen lassen, und gleich bei den am Lande angebrachten Ringen verteuen muß; bei östlichem Winde sollte aber kein Schiff daselbst liegen bleiben.

In Siörsvik, gleich innerhalb der Hucke Strömsnäs, können dagegen beides ein- und ausgehende Schiffe, auf 10 à 11 Faden Tiefe mit sandigem und festem Grunde, einstweilen ankern.

In Wennevik auf Skaadö giebt es für einkommende, und bei der Inseln Saltnäve sowohl für ein- als ausgehende Schiffe einen einstweiligen Ankerplatz.

Diejenigen, welche von Nordosten herkommen oder oberhalb Jomfrueland eintreffen, und nach Kragerö hinein wollen, können sich verschiedener Einfahrten bedienen: Durch den Korssund, Süden um Odderö, und weiter zwischen Skaadö und Börö hindurch, können nur 9 bis 10 Fuß tiefgehende Fahrzeuge segeln; zudem ist diese Einfahrt sehr gekrümmt und ziemlich unrein. Die zweite Einfahrt zwischen Gomö und Langö, wo 14 bis 15 Fuß tiefstechende Schiffe durchschiffen können, wird Langaardsund genannt. Endlich giebt es Norden vor Langö noch eine enge Einfahrt, Langösund genannt, welche aber nur für 7 bis 8 Fuß tiefgehende Fahrzeuge schiffbar ist. Man kann in allen diesen Einfahrten ankern und verteuen.

In der östlichen Mündung von Langaardsund ist ein guter Hafen, Roligheden genannt, in welchen sogar große Schiffe von der See her einstweilen einlaufen können, wo sie aber, weil der Raum zum Ankern zu enge ist, vorn und hinten verteuen müssen.

Innerhalb oder auf der westlichen Seite von Jomfrueland giebt es drei Ankerplätze, zu welchen man von der See her, sowohl von Nordosten als von Südwesten hineinsegeln kann. Große Schiffe, die sich der westlichen Einfahrt bedienen, müssen, um dem Riffe zu entgehen, welches von der südwestlichen Spitze der Insel hinausgeht, bei der Schere Flordeboe einlaufen; allein Schiffe von 14 bis 16 Fuß Tiefstechen können doch bei gutem Wetter, wenn die See ruhig ist, auf verschiedenen Stellen über das Riff segeln. In Nordost vor Jomfrueland, zwischen dieser Insel und Straaeholm, ist die gewöhnliche Tiefe nur 5, und näher an Straaeholm nicht mehr als 2½ Faden; dicht Osten vor der Schere Slåbå giebt es aber eine Rinne, die 4 Faden Tiefe hat. Sollte dieser beschwerliche Weg, besonders von großen Schiffen, der Seebewegungen wegen nicht benutzt werden können, so müssen sie Osten und Norden um alle die Scheren herum, welche in N. O. vor Straaeholm liegen. Der südwestlichste der Ankerplätze unter Jomfrueland ist Löykestad, wo man von 10 bis 6 Faden, gegen die Insel abnehmende Tiefe und Sandgrund findet; es wird bei den Ringen der Hurumscheren verteuet; bei südwestlichem Winde wird man daselbst einigen Seebewegungen ausgesetzt seyn. Der mittelste gerade vor den Häusern befindliche Ankerplatz, welcher insbesondre Jomfruelandshafen genannt wird, hat 10 bis 12 Faden Tiefe, sandigen und etwas steinigen Boden, woselbst bei den Ringen der Båverschere verteuet wird. Der dritte und nordöstlichste Ankerplatz, Sandbakken genannt, welcher 12 bis 13 Faden Tiefe und Sandgrund hat, ist blos eine Rhede, wo man mit den Ankern verteuen muß; übrigens kann man bei bequemem Winde und Wetter, wenn die Tiefstechung des Schiffes es gestattet, nach beiden Seiten von da ausseglen.

Unter der westlichen Seite von Straaeholm giebt es, hauptsächlich des Sommers, einen recht guten einstweiligen Ankerplatz, der auf sandigem und grasichtem Boden von 6 bis 3½ Faden, nach der Insel zu abnehmende Tiefe hat, wo man aber bei Seewinden eine starke Deining, und weil die niedrige Inseln keinen Schutz giebt, auch die Kraft des Windes verspürt. Mit den Winden, welche zur Fortsetzung der Reise bequem sind, ist es nicht schwierig von da auszulaufen.

Innerhalb der kleinen Insel Arösskrue finden kleine Schiffe, die nicht über 8 à 9 Fuß tief stechen, einen sichrern Hafen, als bei Jomfrueland oder bei Straaeholm, von welchem sie mit allen den Winden

Digitized by Google

auslaufen können, welche zur Fortsetzung der Reise dienlich sind. In dem Hafen ist es auf sandigem und lehmigem Boden 10 bis 11 Faden tief, die Einfahrt ist aber sehr enge.

Die letzten Häfen auf dieser Karte sind: der neben der Küste des festen Landes, zwischen dieser und der Insel Kiönöe befindliche Hafen Havsund, welcher eigentlich nur den kleinen Schiffen dienlich ist; und der zwischen den Inseln Toner und Biönöe befindliche Toner-Hafen, in welchem die Schiffe nach ihrer Größe auf verschiedenen Stellen, theils auf 10 à 11, und theils auf 19 Faden Tiefe mit sandigem Boden ankern und vertauen können; weil der Raum daselbst aber enge ist, so ist er eigentlich nur dienlich für mittelmäßige Schiffe, welche von da nach beiden Seiten aussegeln können.

Mit dem Strome auf der Küstenstrecke, welche auf der Karte No. 6 enthalten ist, hat es dieselbe Bewandniß, als mit dem auf der Strecke der Karte No. 5, denn man wird nämlich durchaus keine Ebbe und Fluth hier bemerken, sondern der Strom geht mehrentheils immer längs dem Lande westwärts. Doch scheint es, als ob der westwärts gehende Strom sich nicht völlig so weit von der Küste zwischen Langesunds-Meerbusen und Christiansand entfernt hielte, als von da westwärts bis zu dem Vorgebirge Lindesnäs vorbei. Auf 2 bis 3 Meilen außerhalb der hier erwähnten Küstenstrecke ist es überaus selten, daß der Strom ostwärts geht, und wenn es geschieht, so wird es nur von kurzer Dauer seyn.

Im Jahre 1800 ist die Abweichung der Magnetnadel auf dieser Strecke zwischen 21° und 22° westlich gefunden worden.

---

# Siebentes Kapitel.

## Von der Norwegischen Küste,

wovon

die Karte No. 7 die Strecke von Jomfrueland an bis Christiania, und von da hinunter zu der Schwedischen Gränze enthält.

---

Die vorige Karte No. 6 enthält nur eben das äußerste der Einfahrt nach Langesunds-Meerbusen; in dem dazu gehörigen Kapitel konnte folglich, weder von den Landkennungen dieses Meerbusens, noch von der Anthuung oder dem Einsegeln nach demselben Erwähnung geschehen. Wenn man längs dem Lande von Westen herkömmt, so kann man die auf der letztgedachten Karte angedeuteten und in der Beschreibung derselben erklärten obern Landmarken: die Gebirge Tromlingerne und Hovdefield, und untern Landmarken: den Oster-Riisöer-Fleck, wie auch die Inseln Jomfrueland und Straaeholm als Leitfaden gebrauchen. Die flache Insel Straaeholm, neben welcher Moesteen sich als eine weiße zuckerhut-ähnliche Klippe auszeichnet, ist als die westliche Gränze der nach Langesunds-Meerbusen hineingehenden Bucht zu betrachten.

Um diesen Meerbusen von der östlichen Seite herkommend erkennen zu können, werden die Landmarken auf der Küste bei Friderichsvärn, und besonders die Marke auf der Insel Svenöe, wovon in dem Folgenden erwähnt wird, eine unfehlbare Anleitung geben. Gerade vor dem Meerbusen kann man zwei zwischen niedrige und schmale Inseln hineingehenden Einfahrten oder Sunde deutlich sehen, von welchen der westlichste eigentlich Langesund genannt wird; zu mehrerer Sicherheit kann man die weiß angestrichene Langesunder Kirche auf der westlichen Seite des Sundes sehen; ferner wird man sogar in einem etwas längern Abstande Rognstaael, die westliche steile Seite eines auf dem festen Lande oberhalb Langesund liegenden Gebirges erkennen

können. Die westliche Seite dieses Gebirges ist so steil, daß sie einer schwarzen Mauer ähnlich zu seyn scheint. Westwärts von da ist das Land ziemlich flach und niedrig.

Der in dem vorigen Kapitel letztgedachte Hafen war Toner-Hafen; zwischen diesem und der eigentlichen Einfahrt nach Langösunds-Meerbusen findet man noch einige einstweilige Ankerplätze, deren man sich bei dem Ein- und Aussegeln zu und von diesem Meerbusen, bei veränderlichem Winde, stillem Wetter, widrigem Strome oder dergleichen eintretenden Fällen bedienen könnte.

Der erste ist zwischen der kleinen Insel Mesul und dem festem Lande befindlich; mittelmäßige Schiffe können in demselben auf 8 Faden Tiefe mit sandigem Boden einstweilen ankern, und von da sowohl in See stechen, als auch nach beiden Seiten innerhalb der Scheren, entweder nach Langösund oder nach Krageröe segeln.

Ferner giebt es innerhalb der, ½ Meile von da liegenden Insel Saasteen einen einstweiligen Ankerplatz von gleicher Beschaffenheit, wo 9 bis 11 Faden Tiefe, Sand und Singelgrund zu finden ist.

Ejvig Hafen ist nur klein, große Schiffe könnten aber doch da Rettung finden. Die Tiefe desselben beträgt auf Schlickgrund 6 bis 9 Faden. Die Aussegelung kann von da mit den Winden zwischen S. W. und N. geschehen.

Endlich könnten ebenfalls große Schiffe in Sandvig einlaufen, um auf kurze Zeit zu ankern. Die Tiefe ist von 50 à 40 Faden ziemlich eben bis auf 16 Faden abnehmend; in der Bucht ist es weniger tief. Der Grund besteht aus Sand; die Bucht ist aber den südlichen Winden ganz offen, und folglich kann man nur mit nördlichen Winden von da auslaufen. Es ist einleuchtend, daß man sich dieser Häfen nur der vorgedachten Ursachen wegen bedienen sollte.

Skeen, einen von Norwegens sehr beträchtlichen Handelsstädten, liegt an dem obersten Ende des 4 Meilen ins Land hineingehenden Meerbusens, welcher gewöhnlich Langösunds-Meerbusen genannt wird. Die an dem vom Lande da herunterfallenden Strome angelegten Sägemühlen, und einige in der Nähe liegende Eisenwerke, verschaffen der Stadt einen ansehnlichen Handel.

Der enge Raum in dem obersten Theile des Meerbusens, und der in demselben durch das Ausfallen des Flusses verursachende heftige Strom, wie auch die unzulängliche Tiefe für große Schiffe bei der Stadt selbst, haben ohne Zweifel zu dem von Zeit zu Zeit erfolgten Anbau des Fleckens Porsgrund, welcher eine Meile Süden vor Skeen liegt, da wo der Meerbusen sich zu einer größern Breite zu erweitern anfängt, Anlaß gegeben. Zwar können große Schiffe den Meerbusen ganz bis Graaten, ½ Viertelmeile vor Skeen, hinaufsegeln; allein der vorerwähnten Schwierigkeiten wegen, werden diese gewöhnlich bei Porsgrund löschen und laden, wo zugleich ein Schiffswerft und alle zur Ausbesserung der Schiffe nöthige Bequemlichkeiten zu finden sind; Skeen und Porsgrund können daher als eine vereinigte Stadt angesehen werden.

Der Flecken Brevig ist ein in demselben Meerbusen, ungefähr 1½ Meile unterhalb Porsgrund, liegender kleiner Ladeplatz.

Der Flecken Langösund, von welchem der Meerbusen seinen Namen hat, ist ebenfalls ein an der Mündung desselben liegender kleiner Ladeplatz. Der Hafen daselbst ist ziemlich gut, doch bei südlichem Winde einiger Deining ausgesetzt, und hat die Bequemlichkeit mit einem Schiffswerft versehen zu seyn, wo Schiffe, welche Ausbesserung bedürfen möchten, die nöthige Hülfsleistung größtentheils erhalten können.

Sollte ein vor der Mündung von Langösunds-Meerbusen, bei überaus hartem Wetter mit landwärts wehendem Winde angekommenes Schiff einen Hafen zu suchen genöthigt seyn, und es hätte aus der einen oder der andern Ursachen noch keinen Lootsen am Bord erhalten, so kann es getrost daselbst einlaufen. In solchem Falle wird auf die westlichste, obenerwähnte schmale Einfahrt, wo man die Kirche und Häuser sehen kann, zugesteuert; auf der östlichsten Seite dieser Einfahrt liegt nur ein einzelnes Haus, nämlich auf der Insel Langöe Bei dem Einsegeln halte man die dicht außerhalb der Einfahrt liegende schwarze niedrige Schere Skiäraggen am Backbord, und steure darauf mitten in den Hafen hinein. In diesem Hafen oder Sunde kann man nach den Umständen und der Bestimmung auf verschiedenen Stellen, auf 14 bis 16 Faden Wasser und Sandgrund, wie auch oberhalb der Kirche auf 6 à 8 Faden Wasser und Modergrund ankern; die Aussegelung von da kann mit den Winden von Westen durch Norden bis N O z. O. geschehen. Doch ist zu merken, daß die östlichen Winde, besonders im Winter, gewöhnlich außen in der See schraler sind. Die Fahrt zu und von den vorhererwähnten, weiter einwärts liegenden Oertern geht gewöhnlich durch Langösund. Es ist auch noch zu bemerken, daß der Strom in dem Sunde immer auswärts geht.

Schiffe, die nicht über 12 Fuß tief stechen, können sich der zwischen Langöe und Giötteröe befindlichen Einfahrt, welche noch Gamle-Langösund genannt wird, bedienen, sie ist aber etwas unrein; dagegen können zwischen Giötteröe und Arröe, welche Einfahrt Dybingen genannt wird, die größten Schiffe segeln.

Digitized by Google

Ferner können 10 à 12 Fuß tiefgehende Fahrzeuge auch durch den schmalen Sund zwischen Arröe und Stokröe, welcher Stokſund genannt wird, segeln, wo ſie, weil in demſelben überall am Lande verteuet werden kann, den ganzen Weg hindurch einen ſichern Hafen haben. Bei eintretenden Fällen können große Schiffe dicht außerhalb des Sundes, Oſten vor der Südhucke von Arröe, auf 20 Faden Tiefe und Sandgrund einſtweilen ankern.

Auf der öſtlichen Seite des Meerbuſens giebt es bei Helgeraae einen Hafen oder richtiger eine Rhede, wo man einlaufen kann, wenn ein ſchraler weſtlicher Wind die Erreichung einer der vorgedachten Einfahrten verhindern ſollte. Der Ankerplatz iſt auf einem ziemlich großen Grunde oder einer Bank, die 9 bis 10 Faden Tiefe und Lehmgrund hat. Die Schiffe liegen hier vor Anker ſchwaiend oder nach den Umſtänden verteuet, und wenn der Wind ſich danach fügt, ſo können ſie gut von hier nach den weiter einwärts in dem Meerbuſen liegenden Oertern hinſegeln. Dieſer Ankerplatz iſt am dienlichſten für weſtwärts beſtimmte Schiffe, welche mit den Winden zwiſchen N. W. z. N. und Oſten in die See ſtechen können.

Der erſte Hafen oder Ankerplatz, welchen man auf der Küſte Oſten vor Langeſunds-Meerbuſen findet, iſt in Mevelungen, einer ziemlich geräumigen Bucht, die in der Mitte 10 bis 12 Faden, gegen das Land nach allen Seiten abnehmende Tiefe und lehmigen Boden hat. Kleine und mittelmäßige Schiffe können dem Lande nahe liegen, und bei den am Lande neben den Häuſern angebrachten Ringen verteuen; große Schiffe können aber entweder vor Anker ſchwaien oder mit eigenen Ankern verteuen. Die Ausſegelung von da in die See hinaus iſt kurz, und kann mit allen den Winden geſchehen, mit welchen man die Küſte zurück segen kann, ſo daß derſelbe zwar in dieſer Rückſicht als ein ſehr bequemer Hafen, zum Verweilen bei widrigen Winden, anzuſehen iſt, aber bei ſüdöſtlicher Kühle oder landwärts wehendem Winde wird man den Seebewegungen ziemlich ausgeſetzt ſeyn.

Ungefähr eine Viertelmeile weiter oſtwärts giebt es einen kleinen ruhigen und ſichern Hafen, Hummerbakken genannt, der 6 bis 7 Faden Tiefe und Sandgrund hat, wo die Ausſegelung nur mit den Winden zwiſchen W. N. W. und N. O. geſchehen kann.

Es kann wohl kaum eine Küſtſtrecke beſtimmtere und kennbarere Landmarken haben, als die zwiſchen Langeſunds- und Chriſtiania-Meerbuſen. Von den obern Landmarken ſind beſonders folgende zu berühren: beinahe eine halbe Meile weſtlich von der Stadt Laurvig aus, liegt ein länglicher Berg, Sadlen genannt, der ſich, wenn man von S. O. herkömmt, beſonders durch eine in der Mitte deſſelben befindliche Höhlung auszeichnet. Der Berg Kierinafield, welcher auf der weſtlichen Seite der Mündung von Sandefiord, 1½ Meile Oſten vor Laurvig liegt, hat ebenfalls in der Mitte eine ſolche Vertiefung oder Höhlung; man muß aber öſtlicher im Fahrwaſſer ſeyn um dieſelbe ſehen zu können, auch iſt ſie nicht ſo länglich als die in dem Berge Sadlen. In gleicher Entfernung als der letzte, aber in Norden von Laurvig aus, liegt ein durch ſeine heuſchoberähnliche Geſtalt ziemlich ausgezeichneter Berg, der Löveſnyta genannt wird. Von den untern Landmarken iſt ein auf der Udkiks-Inſel bei Friderichsvärn liegendes Haus am meiſten hervorſcheinend, und am weiteſten zu ſehen; auch wird man, indem man ſich der Küſte nähert, mehrerer Gebäude bei Friderichsvärn anſichtig werden, und gerade vor der Mündung von Laurvigsflord wird die im Innerſten deſſelben liegende Stadt Laurvig in die Augen fallen. Weiter öſtlich müſſen die Mündungen der verſchiedenen nordwärts einziehenden Meerbuſen ſich hervorthun; beſonders aber werden die zwei außerhalb der Küſte abgeſondert liegenden Inſeln, Svenöe und Färder, unverkennbare Punkte ſeyn. Auf Svenöe wurde im Jahre 1794, auf Vorſchlag des Seekarten-Archivs, eine auf 4 Stützen ruhende, weiß angeſtrichene Pyramide als Seemarke errichtet, die man mit einem Fernrohr ſicher ein Paar Meilen weit, wie frei in der Luft ſchwebend deutlich ſehen kann, und außerdem iſt ſie in einer weit größern Entfernung kennbar; dieſe Marke iſt um deſto nützlicher, weil die Inſel Svenöe, obgleich ſie ½ Meile vom Lande entfernt liegt, ſich ehedem doch nicht in gewiſſen Richtungen ſo kennbar vor der Küſte auszeichnete. Der Punkt auf Svenöe, wo dieſe Pyramide oder Seemarke ſteht, iſt auf der Karte mit Δ bezeichnet; dadurch hat man eine ſichre Anleitung die Lage des Schiffes gegen dieſe Inſel und die umherliegenden Scheren durch die Peilung beſtimmen zu können.

Die bei der Mündung des großen Chriſtiania-Meerbuſens liegende Inſel Färder, iſt durch ihre Höhe und Entfernung von der Küſte ſtets ein ausgezeichnet kennbarer Punkt geweſen, und iſt es um ſo viel mehr geworden, nachdem man im Jahre 1801 auf der höchſten Spitze der Inſel ein Leuchtthurm nach der neuern Einrichtung *) gebauet hat, in welchem das Feuer anſtatt vorher in freier Luft, jetzt eingeſchloſſen brennt. Da das Färder Leuchtfeuer nach Angabe 210 Fuß über der Waſſerfläche erhaben iſt, ſo muß, zufolge dieſer

*) Siehe die vom Verfaſſer in die Schriften der Königl. däniſchen Geſellſchaft der Wiſſenſchaften vom Jahre 1800 eingerückten Abhandlungen über die Einrichtung der Leuchtfeuer.

beträchtlichen Höhe, sowohl die Insel als das Feuer bei sichtigem Wetter, nach Umständen mehr oder weniger, in einer Entfernung von 6 à 7 Meilen gesehen werden können.

In einer auf der innern oder nördlichen Seite der Insel Svenöe befindlichen kleinen Bucht, Storbogen genannt, können Schiffe bei stillem Wetter des Stromes wegen einstweilen ankern und bei den am Lande dazu angebrachten Ringen vertauen, wovon man Beispiele hat. Auf der S. O. Seite dieser Insel giebt es einen kleinen sehr engen Hafen, von welchem die Lootsen, welche ihre Böte daselbst liegen haben, in die See gehen; es wäre möglich, daß ein kleines, nicht über 10 Fuß tiefgehendes Schiff, um einstweilen zu ankern, in denselben einlaufen, und da sicher liegen könnte.

Bei dem kleinen Flecken Stavärn, auf der westlichen Seite der Einfahrt zu Laurvigsfiord, liegt die Festung Friderichsvärn, wo es für Kriegsschiffe ein Werft giebt; der Hafen ist ziemlich gut und hat verschiedene Tiefen von 5 bis 10 Faden; man kann auf beiden Seiten der Ubkils-Insel ein- und aussegeln, allein die westlichste, als die kürzeste und geradeste Einfahrt, ist überaus enge und nicht frei von Scheren, sie ist aber doch für die größten Schiffe fahrbar.

Die Stadt Laurvig liegt mitten vor dem innersten Ende einer ins Land eingehenden Bucht. Der Hafen, welcher eher eine Rhede genannt werden könnte, ist dem Seegange mit südlichen Winden ziemlich offen; auf dem gewöhnlichen Ankerplatze, ungefähr mitten vor der Stadt, ist die Tiefe auf sandigem Boden von 18 Faden plötzlich gegen das Land abnehmend. Ein wenig ostwärts vor der Stadt giebt es einen bessern Ankerplatz, Torstrand genannt, der 12 Faden Tiefe und sandigen Boden hat; und auf derselben Seite, ungefähr ¼ Meile von der Stadt, findet man in einer kleinen Bucht, die Höien genannt wird, einen Platz, der mit den nöthigen Einrichtungen zum Kielholen der Schiffe versehen ist. Es ist klar, daß nördliche Winde zur Aussegelung aus dem Meerbusen oder der Bucht erforderlich sind.

Sollte man sich bei landwärts wehender harten Kühle außerhalb Laurvigsfiord befinden, so möchte es, mit sichrer Kennung von Svenöe, nicht schwierig seyn, in diesen Meerbusen oder diese Bucht hineinzusteuern; in solchem Falle und überhaupt unter allen Umständen hat man sich, besonders von Westen herkommend, vor den Süden vor der Einfahrt nach Friderichsväen liegenden Scheren, welche unter einer Benennung Rakeboene genannt werden, zu hüten; in dieser Rücksicht darf Svenöe nicht östlicher als in N. O. z. O. gebracht werden, ehe man versichert ist östlich vor den Scheren zu seyn.

Auf der östlichen Seite von Laurvigsfiord geht ein andrer Meerbusen unter dem Namen Wigfford hinein, in welchem man unter der Küste des festen Landes Norden vor der Insel Malmöe einen einstweiligen Ankerplatz findet, der 9 bis 10 Faden Tiefe und Sandgrund hat, wohin man auf beiden Seiten der Insel einsegeln kann.

Für kleine und mittelmäßige Schiffe giebt es in diesem Meerbusen, zwischen der Insel Haaböe und dem Lande, einen andern einstweiligen Ankerplatz von 8 bis 9 Faden Tiefe auf sandigem Boden, von welchem die Aussegelung mit nördlichen und östlichen Winden geschehen muß.

Auf der äußersten Küste zwischen Laurvigsfiord und Sandefiord ist für Schiffe, die nicht über 12, höchstens 14 Fuß tief stechen, ein kleiner guter Nothhafen zu finden, der Ugia genannt wird; in dem Hafen ist es auf sandigem Boden 4 Faden tief; um von da auszulaufen, sind nördliche Winde erforderlich.

Vor dem innersten Ende des hiernächst, ziemlich tief ins Land hineingehenden Meerbusens Sandefiord, liegt ein Flecken oder Ladeplatz gleiches Namens. Der Hafen bei diesem Orte ist sehr ruhig, und hat auf Lehmgrund 12 bis 6 Faden, landwärts abnehmende Tiefe; die Schiffe werden aber natürlich nicht so weit in den Meerbusen einlaufen, es sei denn, daß sie Ladung daselbst einnehmen sollte.

Mittelmäßige Schiffe finden dagegen auf der westlichen Seite der Mündung desselben einen kleinen guten Nothhafen, Kierringevig genannt, der 6 bis 7 Faden Tiefe und Sandgrund hat; aber dieser ist nur den ostwärts bestimmten Schiffen dienlich.

Obgleich der auf derselben Seite, ¼ Meile weiter einwärts in dem Meerbusen befindliche Hafen, Kokhavn genannt, 5 Faden Tiefe hat, so ist er doch nur dienlich für kleine Schiffe, die südwärts gehen wollen; denn es sind nordwestliche Winde erforderlich, um von da auszulaufen.

Ferner findet man auf der östlichen Seite des Meerbusens, ½ Meile oberhalb Kierringevig, in einer Bucht Norden vor der Pünte Quärnberg einen guten einstweiligen Ankerplatz von 8 Faden Tiefe, der aber den westwärts gehenden Schiffen am dienlichsten ist, weil die Aussegelung mit nord und nordöstlichen Winden geschehen soll. Diejenigen, welche zu dem Flecken selbst hinein wollen, können auf verschiedenen andern Stellen in dem Meerbusen einstweilen ankern.

Wenn nicht ganz besondre Umstände eintreten, so werden keine Schiffe jemals in den gleich Osten vor Sandefiord, auch nordwärts ins Land eingehenden, sehr engen Meerbusen Midfiord einlaufen; in solchem Falle finden sie aber erst einen einstweiligen Ankerplatz außerhalb des Holmes, welcher ziemlich weit oben in dem

Meerbusen liegt, wo es auf sandigem Boden 10 Faden tief ist, und wo sie nicht, außer mit ganz nördlichen Winden anlaufen können.

Zwischen dem festen Lande auf der westlichen Seite, und den ziemlich großen Inseln Kiömöe und Mötteröe mit mehrern zwischen ihnen und dem festen Lande liegenden kleinern Inseln auf der östlichen Seite, geht der Meerbusen Tönsbergfiord ungefähr 3½ Meilen weit hinein; vor dem Ende desselben liegt Tonsberg, die älteste Handelsstadt in Norwegen, welche einen nicht unbedeutenden Handel treibt. Tönsbergfiord wird sowohl blos um in den Nothhäfen und auf den Ankerplätzen zunächst der See einstweilen zu ankern, als auch eigentlich um nach dem Handelsorte selbst hinzukommen, gesucht; von dieser Seite können aber nur 17 Fuß tiefgehende Schiffe bis in die Nähe von Tönsberg hinaufsegeln.

Die Landspitze, wodurch Midfiord von Tönsbergfiord getrennt ist, wird Tönsberg-Tönde genannt, sie hat aber an sich nichts merkwürdiges. Beinahe ½ Meile Norden vor dieser Landspitze giebt es einen kleinen, für Schiffe, die nicht über 8 à 9 Fuß tief stechen, dienlichen Nothhafen, welcher Tallakshafen genannt wird; sie müssen westliche und nördliche Winde haben, um von da in See zu stechen.

Diesem gegenüber, auf der östlichen Seite des Meerbusens, giebt es unter dem auf der Insel Kiömöe liegenden Hofe Treydane einen einstweiligen Ankerplatz für Schiffe von gleicher Größe, als die letzterwähnten; um von da in See zu stechen, sind nördliche und nordöstliche Winde erforderlich.

Durch die Lage der kleinen Inseln, welche Stanbene genannt werden, wird der Wellengang innerhalb derselben so sehr geschwächt, daß man auf beiden Seiten der Terneschere, wo die See schon ziemlich ruhig ist, auf 12 bis 14 Faden, Sand und Lehmgrund, ankern könnte. Weiter einwärts, gleich in N. O. vor Matholm, wo die See ganz ruhig ist, hat man auf einer Bank, die Matholmflakkee genannt wird, einen vortrefflichen Ankerplatz von 14 Faden Tiefe mit lehmigem Boden; man wird aber natürlich ganz nördliche Winde nöthig haben, um von diesen Stellen auszulaufen.

Schiffe, die nicht über 12 Fuß tief stechen, können Norden um Hueöe segeln, und bei Oslebakke einen guten Hafen von 6 à 8 Faden Tiefe auf lehmigem Boden finden; große Schiffe können zu diesem Ankerplatze durch die Einfahrt, welche Kiömöe-Rende genannt wird, hineinsegeln.

Oberhalb der erwähnten Ankerplätze sind auf Tönsbergfiord noch mehrere Stellen zu finden, wo Schiffe bei ihrer Hin- und Zurückfahrt ankern können; allein für Schiffe, welche über 17 Fuß tief stechen, wird es schwierig seyn, bei Wärgeholm vorbeizukommen.

Die Insel Mötteröe, dicht bei der Stadt Tönsberg, ist zwar durch eine schmale Rinne von dem festen Lande getrennt, allein diese ist so unbedeutend, daß keine Schiffe da hindurchsegeln können; wer folglich von Tönsberg-Meerbusen in Christiania-Meerbusen, oder von diesem in jenen hinübersegeln wollte, muß sich zu dem Ende entweder des Sundes zwischen Mötteröe und Kiömöe, welcher Wrengen genannt wird, bedienen, oder er muß ganz in die See hinaus außen um Kiömöe herum segeln. Der Sund zwischen Mötteröe und Kiömöe hat zwar völlige Tiefe, aber auch viele Krümmungen und einen starken Strom; indessen kann man auf verschiedenen Stellen in demselben ankern.

Von dem südlichsten Ende der Insel Kiömöe geht ein Riff ½ Meile südwärts hinaus, welches die Schiffe umsegeln müssen. Ueberhaupt liegen außerhalb der Einfahrten zwischen Svenöe und Kärder, mehrere kleine Gründe und Scheren, zwischen welche man sich, ohne einen Lootsen am Bord zu haben, nicht hineinwagen sollte, obgleich die See bei heftigen Bewegungen an ihnen allen brandet.

Christiania-Meerbusen ist für die größten Schiffe bis ganz zu der Stadt Christiania hinauf schiffbar, und hat, wie man auf der Karte sehen kann, verschiedene Arme oder seitwärts eingehende Meerbusen, in welchen, so wie auch auf der östlichen und westlichen Seite desselben, beträchtliche Handelsplätze liegen. Damit die in der Beschreibung bisher befolgte Ordnung so wenig als möglich unterbrochen werde, so wollen wir erst die westliche Seite des Meerbusens nebst den daselbst befindlichen Oertern, Häfen und Ankerplätzen beschreiben, und uns demnächst mit der östlichen Seite bis zu der Schwedischen Gränze hinunter bekannt machen.

Zwischen den vielen kleinen Inseln, welche auf der westlichen Seite des Meerbusens, längst der Ostseite der eben erwähnten großen Inseln Kiömöe und Mötteröe liegen, giebt es viele Einfahrten, und verschiedene Nothhäfen und Ankerplätze, deren sowohl die Schiffe, welche aus dem Meerbusen heraus oder in denselben hinein bestimmt sind, als auch die, welche widrigen Windes oder andrer Ursachen wegen zum einstweiligen Ankern genöthiget werden, sich bedienen können.

Der erste Nothhafen auf der westlichen Seite von Christiania-Meerbusen ist in Rossesund, dessen sogar die größten Schiffe sich bedienen können; diese ankern Süden vor der Insel Beyssestand auf 10 bis 14 Faden Tiefe mit lehmigem Boden, mittelmäßige Schiffe können aber weiter in den Sund hineinsegeln und auf



Digitized by Google

der westlichen Seite dieser Insel ankern, und die, welche nicht über 12 Fuß tief stechen, können den Sund ganz durchsegeln, und dadurch in Christiania-Meerbusen hineinkommen.

In dem Sunde zwischen Wasseland und Sandöe, welcher Sandöesund heißt, kann man auf 8 bis 10 Faden Tiefe, Sand und Lehmgrund ankern; weil aber Gründe in der südlichen Einfahrt liegen, so können Schiffe, die über 14 Fuß tief stechen, nicht gut von dieser Seite einlaufen; bei südlichen Winden werden ziemliche Seen in den Hafen einstehen. Von Norden her können die größten Schiffe da hineinsegeln, welche, wenn sie weiter in Christiania-Meerbusen hinauf sollten und nördlichen Wind vorfänden, in diesen Sund, welcher bei solchen Winden ein guter Hafen ist, einlaufen und da einstweilen ankern können, um einen günstigen Wind abzuwarten.

In dem südlichen Theile von Aaröesund, auf der S. O. Seite von Möterö, giebt es für Schiffe von allen Größen einen ordentlichen und guten Nothhafen, der von 10 bis 6 Faden, nordwärts abnehmende Tiefe, Sand und Lehmgrund hat; weil aber Schiffe, die über 10 Fuß tief stechen, denselben Weg wieder hinaus müssen, welchen sie hereinkamen, so ist dieser Hafen eigentlich nur dergleichen ausgehenden Schiffen dienlich. In dem nördlichen Theile von Aaröesund können ebenfalls große Schiffe, wenn sie bei dem Einsegeln in Christiania-Meerbusen widrigen Wind vorfänden, von Norden her einlaufen, und auf 6 à 7 Faden Tiefe eines gleichen Grundes einstweilen ankern, wo sie mit allen südlichen Winden wieder auslaufen können.

Uebrigens giebt es zwischen den vielen kleinen Inseln und Holmen, welche Osten vor Kiömöe und Möterö liegen, viele Einfahrten und verschiedene Stellen, wo Schiffe, um bei eintretender Windstille des Stromes wegen, oder bei gutem Wetter widrigen Windes wegen zu verweilen, nach ihrer Größe und der Beschaffenheit des Windes ankern können.

Der nächste Hafen auf der östlichen Seite bei Tönsberg, welcher innerhalb der kleinen Insel Giersöe, ½ Meile von der Stadt gefunden wird, ist für Schiffe von allen Größen dienlich, die von da sowohl in Christiania-Meerbusen hinauf, als auch in die See hinaus segeln können; weswegen derselbe in beiden Fällen oft als Nothhafen gesucht wird. Die Tiefe desselben beträgt 7 bis 9 Faden. Tönsberg hat, außer dem bei der Stadt befindlichen Schiffswerfte, für die Schiffe, welche durch Tönsbergfiord hinaufsegeln, auch noch eins da. Von Giersöe können keine Schiffe nach Tönsberg hinkommen; indessen können die, welche nicht über 10 Fuß tiefgehend sind, sich der Mündung der vorgedachten schmalen Rinne, welche Möterö von dem festen Lande trennt, bis auf ungefähr 3 à 4 Kabellängen nähern.

Außerhalb Giersöe, zwischen dieser und Ormöe, kann man, besonders in der Absicht blos eine kurze Zeit zu verweilen, auf 10 à 15 Faden Tiefe mit lehmigem Boden recht gut vor Anker liegen, und man kann leichter von da, als von dem Hafen innerhalb Giersöe unter Segel gehen.

Auf einer von dem festen Lande ausgehenden Landspitze ist das bekannte Wallöe'r Salzwerk angelegt. Die Bucht Süden vor demselben, welche durch die kleinen Inseln Giersöe, Ormöe und Torrisöe gedeckt ist, kann als eine gute Rhede betrachtet werden, wo man auf verschiedenen Stellen von 7 bis 12 Faden Tiefe, meistentheils auf Lehmgrund ankern kann. Auf der Ost- und Nordost-Seite der Landspitze, auf welcher das Salzwerk liegt, kann man, einige Kabellängen vom Lande entfernt, auf 6 à 8 Faden tiefem Wasser, ebenfalls auf Lehmgrund einstweilen ankern; allein dies ist eine offene Rhede, wo man bei südöstlichen Winden einem ziemlich schweren Seegange ausgesetzt ist, weswegen dieser Ort als einstweiliger Ankerplatz den in den Meerbusen weiter hineinwollenden Schiffen am dienlichsten ist.

Weiter nordwärts findet man längs der Küste verschiedene Stellen, wo man zufällig einstweilen ankern könnte, welches sowohl für ein- als ausgehende Schiffe, bei einbrechender Nacht, Veränderung des Windes oder dergleichen, besonders bequem ist. Solchergestalt kann man zwischen dem Salzwerke und dem Ringhougholme ankern, wo der Grund aber steinig ist; zwischen Ringhougholm und Kalsberg giebt es einen bessern Ankerplatz, der 12 bis 14 Faden Tiefe, Sand und Lehmgrund hat; ebenfalls außerhalb Stangodde, wo es 8 Faden tief ist.

Die vorgedachten Ankerplätze werden sowohl von den Segelnden, welche nach Christiania oder den übrigen auf der östlichen Seite des Meerbusens von da bis Moss liegenden Oertern bestimmt sind, als auch von denen, welche nach Drammen oder den Oertern auf der westlichen Seite des Meerbusens hin sollen, zufällig benutzt; wenn aber die nach den ersterwähnten Oertern bestimmten Schiffe weiter nordwärts in den Meerbusen hinauf kommen, so halten sie sich vornehmlich unter der Ostküste, weil diese Seite, wenn ein Nothhafen gesucht werden müßte, die dienlichste ist.

Außerhalb des kleinen Ladeplatzes Aasgaardstrand, ankern die Schiffe dem Lande ziemlich nahe auf einer Tiefe von 12 bis 14 Faden mit lehmigem Boden; allein bei südöstlichen Winden werden sie hier, wie auf den nächst vorhergedachten Ankerplätzen, ziemlich schweren Seebewegungen ausgesetzt seyn. Indessen ist die Tiefe mit diesen Winden abnehmend.

Digitized by Google

Norden vor der Insel Bastöe liegt ein ziemlich großer und flacher Grund, der Langgrund genannt wird, auf welchem man 10 bis 14 Faden Tiefe, Sand und Lehmgrund findet, und wo man dem Seegange weniger, als auf den vorerwähnten Plätzen, ausgesetzt ist; diese Rhede wird auch von den Schiffen gesucht, welche die östliche Seite des Meerbusens befahren. Auf der zwischen Bastör und Lövör-Inseln ausgehenden Landspitze Horten ist eine Fähre befindlich, wodurch die gewöhnliche Ueberfahrt der Reisenden zwischen dem Ost- und Westlande des Meerbusens geschieht. Auf der andern Seite ist die Fähre in Tronvig auf der gerade vor Moss liegenden Insel Gieiöe.

Norden vor der kleinen Insel Wealös und Osten vor den Lövör-Inseln findet man einen Ankerplatz von 10 bis 18 Faden Tiefe mit Sand und Lehmgrund, der Krakken genannt wird, wo die nach und von Drammen bestimmten Schiffe oft ankern; bei südlichem Winde werden hier aber ziemlich schwere Seen entstehen. Zwischen Wealös und Lövör-Inseln giebt es einen Hafen, der 9 bis 5 Faden Tiefe, Sand und Lehmgrund hat, und in einer Bucht auf der Nordseite der Lövör-Inseln ist es 7 bis 8 Faden tief; beide Plätze sind eigentlich nur den nordwärts gehenden Schiffen dienlich. Sowohl in der Bucht gerade vor dem Hofe Fribergvig, als auch gerade außerhalb des Hofes Snekkestad, findet man Ankerplätze von 10 à 12 Faden Tiefe auf lehmigem Boden, deren sich nordwärts gehende Schiffe bedienen können.

Unter der südlichen Seite der Insel Langöe können ausgehende Schiffe, auf 15 Faden Tiefe mit einem guten haltbaren Boden, einstweilen ankern.

Holmestrand ist ein kleiner Ort, der einigen Handel führt, aber eigentlich keinen Hafen hat, sondern die Schiffe liegen hinter einem Grunde geschützt, wo jedoch die O. S. O. Winde ziemliche Seebewegungen verursachen. Man findet indessen ein Bollwerk hier, wobei Schiffe, die unter 12 Fuß tief stechen, gekielholt werden können.

In dem kleinen Meerbusen Sandefiord, welcher oberhalb Holmestrand nordwestwärts ins Land eingeht, sind zwar Häfen zu finden, allein sie werden sehr selten oder nie gesucht.

Auf der westlichen Seite von Christiania-Meerbusen geht ein ziemlich schmaler Meerbusen beinahe 4 Meilen ins Land hinein, in welchen am obersten Ende ein großer Strom herunterfällt, auf dessen beiden Seiten die beträchtliche Handelsstadt Drammen liegt; der Theil der Stadt, welcher auf der Nordseite des Stromes liegt, wird Bragnäs, und der auf der Südseite, Strömsöe, und die Vorstadt, Tangen genannt; aber zusammen genommen führen sie den gemeinschaftlichen Namen Drammen. Bei dem Einsegeln in Drammens-Meerbusen wird der am Bord befindliche Lootse von einem der Lootsen dieses Meerbusens abgelöst; diese Ablösung soll jedoch geschehen, ohne das Schiff dadurch in seiner Fahrt zu verzögern.

Unter der östlichen Hucke an der Mündung dieses Meerbusens können Schiffe, wenn sie beim Einsegeln widrigen Wind vorfinden sollten, bei Sotekilen, Nebben und Röötangen, zur Noth auch gleich Osten vor dem ersten Orte bei Kollevig, und ferner ½ Meile östlicher bei Olsvig einstweilen ankern. Auf allen diesen Ankerplätzen, welche überhaupt keinen guten Ankergrund haben, müssen die Schiffe dem Lande sehr nahe liegen, und weil sie bei südlichen Winden zugleich dem Seegange da ausgesetzt sind, so bedienen sie sich dieselben nur auf kurze Zeit und im höchsten Nothfalle.

Auf der Westseite in Drammens-Meerbusen ist dicht Norden vor Blindsand ein guter einstweiliger Ankerplatz von 7 bis 12 Faden Tiefe mit gutem haltbaren Boden zu finden.

In der Bucht bei dem auf der Ostseite des Meerbusens liegenden kleinen Ladeplatze Holmsbor ist es auf sandigem und lehmigem Boden 6 bis 8 Faden tief. Außerhalb dieser Bucht können sowohl ein- als ausgehende Schiffe, Norden vor der kleinen Schere Stöe, auf 8 bis 12 Faden Tiefe mit einem Boden von gleicher Beschaffenheit einstweilen ankern.

Osten vor Holmsboe findet man sowohl unterhalb Keogberg, als auch in der Bucht bei dem Hofe Solberg gute einstweilige Ankerplätze von 6 bis 8 Faden Tiefe auf Lehmgrund; so weit binnen im Meerbusen ist man von Seegang völlig frei.

Bei Svelvig, ungefähr 1½ Meile oberhalb der Mündung, hat der Meerbusen, wegen einer von der östlichen Küste ausgehenden Landspitze, eine sehr enge und beschwerliche Stelle, wodurch ein ungemein heftiger Strom entsteht; zugleich findet man daselbst nur eine mäßige Tiefe mit großen Steinen auf dem Grunde. Es ist indessen, um diese Stelle zu verbessern, viele Arbeit darauf verwendet, wodurch die Tiefe jetzt dahin gebracht worden, daß 14 Fuß tiefgehende Schiffe, wenn sie die Zeit des schwächern Stromes abwarten, welche gewöhnlich einmal am Tage eintritt, sich theils vermittelst der Segel und theils durch Werfen da hindurcharbeiten können. Die eingehenden Schiffe, welche tiefer stechen, müssen, falls sie nach Drammen hinauf wollen, Osten vor dem Glaswerke einstweilen ankern, bis sie so viel von ihrer Ladung gelöscht haben, daß sie bei Svelvig durchsegeln können; so wie auch die von Drammen ausgehenden Schiffe ihre Ladung erst hier vollenden müssen, wenn sie mit dieser tiefer stechen sollten, als oben erwähnt ist. Zwischen Svelvig und Drammen kann

man in dem Meerbusen sicher lavieren, denn die Küsten sind auf beiden Seiten rein und jähe; indessen wird es, des stark auswärts laufenden Stromes wegen, jederzeit schwieriger seyn von Svelvig nach Drammen hinauf zu lavieren, als entgegengesetzt. Auf diesem Theile des Meerbusens giebt es verschiedene einstweilige Ankerplätze, wovon die vorzüglichsten bei Selvigsaret, bei Selvigodde, unter Rogneberg, bei Sandtange und bei Skydsvold sind.

Bei Drammens Vorstadt Tangen findet man ein Schiffswerft, das mit einem Krahne und natürlich mit allem versehen ist, was zum Kielholen m. m. erfordert wird.

Die mit großen Gebirgen besetzte Halbinsel, wodurch Drammens-Meerbusen von dem eigentlichen Christiania-Meerbusen getrennt ist, wird Hurumland genannt. Den ersten einstweiligen Ankerplatz auf der östlichen Seite derselben, welchen man Filtved nennt, werden sowohl ein- als auswärts gehende Schiffe oft Gelegenheit finden zu benutzen; eigentlich ist es nur eine Rhede, wo man auf Sand und Lehmgrund 12 Faden Tiefe findet, und bei südlichen Winden ziemlich starke Seebewegungen verspürt. Auf der Strecke von Filtved bis nach Christiania, welche nach beinahe 6 Meilen lang ist, sind viele einstweilige Ankerplätze zu finden, deren die Schiffe sich bei ihrer Ein- und Ausfahrt nach Umständen bedienen können, wovon zwischen Filtved und Dröbak folgenden die vorzüglichsten sind: auf der Westseite des Meerbusens, bei Selvigstöe, Saga, Teven und westlich vor der Storschere; auf der Ostseite desselben, unter Hvidsteen auf 12 Faden Wasser, wo man sehr nahe an der Küste guten Lehmgrund, aber stark zunehmende Tiefe findet, und endlich unter Salbue auf 10 à 12 Faden, wo ebenfalls Lehmgrund ist.

Der Ladeplatz Dröbak, welcher unter andern einen ansehnlichen Holzhandel führt, hat keinen eigentlich eingeschlossenen Hafen, sondern die Schiffe liegen längs dem Flecken auf 3 bis 11 Faden Tiefe mit lehmigem Boden; indessen ist hier ein kleines Werft, wobei mittelmäßige Schiffe gekielholt werden können. In dem Sunde zwischen Kaholm und Haaeöe ist der eigentliche Winterhafen, für Schiffe, die bei Dröbak überwintern wollen.

In einer Bucht auf der westlichen Seite des Meerbusens, ein wenig oberhalb Dröbak, welche Sandpollen genannt wird, kann man auf 5 à 6 Faden Tiefe mit lehmigem Boden ankern. Nicht weit von da gegen Westen ist bei Warpen ein einstweiliger Ankerplatz von 7 à 8 Faden Tiefe zu finden.

In der Windfangsbucht, gleich Norden vor Dröbak, giebt es für nordwärts gehende Schiffe einen guten einstweiligen Ankerplatz von 5 bis 8 Faden Tiefe mit sandigem Boden, wo auch ein kleines Werft zum Kielholen der Schiffe zu finden ist.

Südwärts gehende Schiffe finden in Hollandspoll einen Nothhafen von 12 à 13 Faden, weiter einwärts aber von 8 à 9 Faden Tiefe.

Von den übrigen, bei der Auf- und Abfahrt zu und von Christiania befindlichen einstweiligen Ankerplätzen, sind folgende die vorzüglichsten: bei Degerhul; in der Bucht außerhalb Ortsebue; eine gute Rhede auf der Westseite der kleinen Insel Langaara; in der Bucht dicht Süden vor Sproe; bei den Klippen Steilene und Ildjernet; und endlich bei Mäsodtange. Der Hafen bei Christiania ist Süden vor der Stadt auf der Ostseite der Festung Aggershuus. Die Kriegsschiffe liegen gerade vor der Festung auf 7 Faden Tiefe verteuet, aber die Handelsschiffe können ganz oben bei der Stadt liegen.

Zwischen den in der Bucht Skäben, Westen vor Christiania liegenden Inseln, giebt es viele Einfahrten, die aber nur für kleine Schiffe fahrbar sind.

Auf dem ganzen Christiania-Meerbusen kann man recht gut lavieren und dem Lande beinahe überall bis auf ein Paar Kabellängen nahe segeln. Der Strom geht öfter aus- als einwärts, doch nicht so stark, daß man ja nicht sollte bei segelbarem Wetter nach Umständen mit einigem Vortheile lavieren können.

Beinahe 2½ Meile unterhalb Dröbak liegt der Ladeplatz oder Handelsort Soon, welcher einen sehr guten Hafen von 8 bis 12 Faden Tiefe auf lehmigem Boden hat, der zugleich als Nothhafen für die von und nach Moss gehenden Schiffe dient.

Etwa 1½ Meile unterhalb Soon liegt die beträchtliche Handelsstadt Moss; der eigentliche Hafen derselben ist gerade vor der Stadt, im Innersten des Meerbusens, welcher zwischen der Küste des festen Landes und der Insel Gieldöe hineingeht. Diese Insel hängt jedoch durch eine schmale Erdzunge mit dem festen Lande, gerade da wo Moss angelegt ist, zusammen. Der Hafen bei der Stadt, welcher 10 à 12 Faden Tiefe, Lehm- und Moderagrund hat, ist zwar sehr sicher und ruhig, aber er hat eine unbequeme Lage, denn die Schiffe, welche von der See nach Moss segeln wollen, müssen, wenn sie guten Wind bis Bevöe gehabt haben, von da den 1½ Meile tiefen Meerbusen, in welchem der Strom mehrentheils nordwärts geht, hinaufavieren; auch müssen die, welche bei nördlichem Winde von Moss in die See hinauswollen, bis vor Bevöe vorbei lavieren. Indessen sind auf dem Meerbusen verschiedene Stellen zu finden, wo man bei einbrechender Nacht oder anderer

Ursachen wegen einstweilen ankern könnte *). Obgleich die Werlabucht, weil bei südlichen Winden ziemlich schwere Seen da einstehen, als kein eigentlicher Hafen betrachtet werden kann, so kann man doch im Sommer sehr gut in derselben einstweilen ankern. Die Tiefe, welche nach allen Seiten abnehmend ist, beträgt mitten in der Bucht 18 Faden, der Grund ist Sand und Lehm.

Auf der äußersten Seite der Halbinsel Gieloe giebt es, sowohl für ein- als auswärts gehende Schiffe, verschiedene einstweilige Ankerplätze, nämlich zwischen Bevöe und Biliöe auf 6 à 8 Faden Tiefe mit lehmigem Boden; wie auch in der Bucht zwischen diesen Inseln und der Hucke Mästange, wo es auf einem Boden von gleicher Beschaffenheit 12 bis 18 Faden tief ist; und endlich gleich Norden vor Teonviig, gerade vor dem Hofe Revnäs, wo die Tiefe 7 bis 10 Faden beträgt und der Boden aus Moder, Sand und Lehm besteht. Der letzte Ankerplatz ist für nordwärts gehende Schiffe am bequemsten.

Innerhalb der kleinen Insel Revlingen, welche dicht Süden vor der Werlabucht liegt, ist ein einstweiliger Ankerplatz von 6 bis 10 Faden Tiefe mit Lehmgrund zu finden, zu welchem man auf beiden Seiten einsegeln kann.

Eine halbe Meile weiter südwärts giebt es in Aarefiord einen sichern Hafen, wo man 4 bis 7 Faden Tiefe, Lehm und Modergrund findet, des ziemlich engen Raumes wegen ist er aber nur den mittelmäßigen Schiffen dienlich; es sind daselbst südliche Winde zum Einsegeln, und entgegengesetzte zum Ausseaeln erfoederlich.

Norden vor der bei Laurkuli liegenden kleinen Insel Kollen liegt eine Bank, wo die Schiffe zuweilen ankern; auf dem südlichen Ende derselben, wo man auf einigen Stellen Steine findet, ist es 5 à 6 Faden tief; der nördliche Theil dieser Bank hat 9 à 10 Faden Tiefe, Sand und Lehm auf einem stark haltbaren Boden.

Alle Schiffe, die sowohl auf Christiania, als auch auf die vorgedachten Oerter auf der östlichen Seite des Meerbusens fahren, können Laurkulls-Hafen, als den, beides von Ein- und Ausgehenden am meisten zu besuchenden Ankerplatz betrachten; auch wird er von den von Drammens-Meerbusen ausgehenden Schiffen viel gesucht. Dieser Hafen, welcher zwischen dem festen Lande und den Inseln Kollen und Ellöe befindlich ist, hat einen großen Umfang, woselbst die Schiffe nach ihrer Größe und Bestimmung auf verschiedenen Stellen, und folglich auch auf sehr verschiedenen Tiefen von 3 bis 20 Faden ankern können. Der gewöhnlichste Ankerplatz ist nördlich vor Ellöe auf 6 à 7 Faden Tiefe, wo die Schiffe vor Anker schwaien. Der Grund besteht mehrentheils aus Sand und Lehm, er hat aber auch einige steinige Stellen. Kleine Schiffe, die bis 10 Fuß tief stechen, können den Sund zwischen Kollen und Ellöe durchschiffen; die andern Schiffe segeln entweder von Süden oder Norden her, zwischen der Küste des festen Landes und den Inseln Kollen und Ellöe do hinein. Schiffe, die nicht über 18 Fuß tief stechen, können innerhalb der Sletteröee-Inseln, und große Schiffe könnten sogar dicht Norden um die südlichste Sletteröe, zwischen dieser und der Norden vor derselben liegenden kleinen Insel segeln. Innerhalb dieser Inseln kann man überall auf lehmigen Boden auf 18 à 20, und dicht Norden vor der nördlichsten Sletteröe auf 8 à 9 Faden Wasser ankern.

Räviq ist eine kleine Bucht, die auch zu Laurkulls-Hafen hingerechnet werden kann, dem bei veränderlichem Winde oder dergleichen könnte man eben so wohl da als auf einer andern Stelle in dem gedachten Hafen zufällig vor Anker gehen.

In der Bucht auf der S O. Seite der nördlichsten Sletteröe giebt es für südwärts gehende Schiffe einen guten einstweiligen Ankerplatz; überhaupt giebt es in der innerhalb der Sletteröer-Inseln, zwischen diesen und dem festen Lande befindlichen Bucht, wo zwei kleine Meerbusen, Kurrefiord und Krogstadfiord, ins Land eingehen, verschiedene Ankerplätze, deren man sich, um einstweilen zu ankern, zufällig, bedienen könnte. Kurrefiord wird nicht befahren, aus Keogstadfiord werden aber zuweilen einige Holzwaaren ausgeschifft.

Südwärts gehende Schiffe können bei widrigem Winde in der Bucht Süden vor der Insel Skieldöe, auf 8 à 9 Faden Tiefe mit lehmigem Boden einstweilen ankern, und von da mit nördlichen und östlichen Winden auslaufen

Die Küste des festen Landes von Norwegen auf der östlichen Seite der Mündung des Christiania-Meerbusens, und das feste Land von Schweden, welches durch die nach Friderichshald hineingehende Einfahrt von Norwegen getrennt ist, bilden eine, mit vielen größern und kleinern Inseln besetzte,

*) Schon lange wünschten die Handelnden in Mos, um eine directe Aus- und Einfahrt auf der Südseite nach und von der Weelobucht zu haben, daß die Erdzunge, welche die Halbinsel Gieloe mit dem festen Lande vereinigt, mit einem Kanale möchte durchschnitten werden. Diese Arbeit wurde auf allerhöchsten Befehl Sr. Majestät, des Königs von Dänemark und durch dazu dargegebene Mittel, nach einem sehr schönen Plane im Jahre 1812 angefangen, aber natürlich ist sie durch die eingetroffenen Zeitbegebenheiten nicht vollendet worden.

ziemlich tiefe Bucht, in welcher die zwei, sowohl ihres Handels, als ihrer Befästigung wegen, bekannten und wichtigen Städte Friderichstadt und Friderichshall liegen.

Im äußersten der Bucht liegen die großen Inseln Westeröe, Spieröe, Asmaloe, Kirkeöe und die Inseln Süd- und Nord-Sandöe m. m., welche unter einer Benennung Hvalöer-Inseln genannt werden. Sowohl innerhalb dieser Inseln, als auch in den zwischen ihnen befindlichen Sunden, durch welche man nach den beiden vorgedachten Städten hingelangen kann, giebt es auf vielen Stellen Häfen und Ankerplätze.

Bei der Anthuung des Christiania-Meerbusens, entweder von Westen oder Süden her, wird, wie vorhin erwähnt worden, die unverkennbare Insel Färder, sowohl bei Nacht als bei Tage, jederzeit der Haupt-Kennungspunkt seyn, und sie wird es seyn, wenn auch die Bestimmung nach einer der beiden in der Folge zu erwähnenden Städte abzielte.

Die Koster-Inseln, welche bei der Schwedischen Küste ungefähr in S. O., 4½ Meilen von Färder aus liegen, sind ziemlich hoch und ausgezeichnet *). Mitten zwischen diesen Inseln und Färder, ungefähr eine Meile in S. W. von den Hvalöer-Inseln aus, liegt eine Klippe, Torbiörnskiär genannt, welche die äußerste oder nordwestlichste von allen außerhalb der Koster-Inseln liegenden kleinen Scheren ist; Westen und Norden vor dieser Klippe, nämlich zwischen ihr und Färder hat man ein ganz reines Fahrwasser, so daß man in allen Fällen getrost Norden um Tordiörnskiär segeln kann.

Damit die Seefahrer diese Klippe desto sichrer erkennen könnten, wurde sie im Jahre 1803 auf Vorschlag des Archivs durch eine Marke ausgezeichnet, die aus einer 12 Fuß hohen Seange besteht, deren Spitze mit einer schwarz angestrichenen Tonne ist versehen worden, welche Marke vermuthlich auch noch jetzt da zu finden ist; da die Klippe selbst 42 Fuß hoch ist, so beträgt folglich die Höhe der Tonne 54 Fuß über der Wasserfläche.

Sowohl zwischen der gedachten Klippe Tordiörnskiär und der Schwedischen Küste, als auch zwischen ersterer und den südlichen der Hvalöer-Inseln liegen dagegen viele Scheren und Untiefen, zwischen welchen es aber auch viele Einfahrten giebt, die von der See den nächsten Weg nach Friderichshall führen; allein es möchte gefährlich seyn, sich zwischen dieselben ohne einen Lootsen hineinzuwagen.

Friderichstadt liegt am Ausfluße des bekannten großen Stromes Glommen; die Einfahrten auf beiden Seiten der Insel Krageröe führen zu diesem Orte hinein. Auf der westlichen Einfahrt können große Schiffe nur bis zu dem Ballastplatze gelangen, welcher Ort für sie der beste Ankerplatz auf dieser Einfahrt und zugleich ein guter Winterhafen ist, woselbst die Tiefe 8 bis 14 Faden beträge; wenn aber das Schiff nicht über 10 Fuß tiefgehend wäre, oder durch Löschen dazu gebracht werden könnte, so kann es ganz nach der Vorstadt und dem daselbst befindlichen Werfte hinaussegeln; die, welche nicht über 15 Fuß tief stechen, können der Vorstadt ziemlich nahe kommen, nämlich bis zu der Pünte Grasvig, und daselbst löschen und laden; Fahrzeuge, die nicht über 10 Fuß tiefgehend sind, können noch weiter Norden um Krageröe segeln, und auf diesem Wege nach Friderichstadt hingelangen. So bald ein Schiff innerhalb Targauten, der westlichen Hucke an der Mündung dieser nach Friderichstadt führenden westlichen Einfahrt gekommen ist, kann es, wenn widriger Wind, entgegenlaufender Strom, einbrechende Nacht oder andre Umstände die Ein- oder Aussegelung verhinderten, auf 12 à 16 Faden Tiefe ankeen, bei südlichen Winden finden hier aber ziemlich schwere Seebewegungen Statt; innerhalb der etwas weiter einwärts liegenden Schere Marnet ist der Seegang hingegen merklich schwächer. Zwischen dieser Schere und dem Ballastplatze kann man auf einen ebenen Boden von 12 Faden Tiefe überall ankeen. Auf der östlichen Einfahrt nach Friderichstadt finden die größten Schiffe Tiefe genug, um nach einem bei der Pünee Kalrag, auf der Ostseite von Krageröe, ½ Meile von der Stadt befindlichen einstweiligen Ankerplatz hinzukommen; die Schiffe aber, welche nicht über 14, höchstens 15 Fuß tief stechen, können von dieser Seite ganz zu der Stadt hinaussegeln. Man wird leicht begreifen, daß der Strom in den beiden Einfahrten, wegen des durch den Fluß Glommen vom Lande herausströmmenden vielen Wassers, jederzeit stark auswärts fließt, so daß man, um dieselben hinaufsegeln zu können, eine frische südliche Kühlte nöthig haben wird. Auf diesen von und nach Friderichstadt führenden Einfahrten, findet man verschiedene einstweilige Ankerplätze, es möchte aber ganz überflüßig seyn derselben besonders zu erwähnen, weil man ohne einen Lootsen doch nicht da segeln kann, und die Lootsen werden sich derjenigen zu bedienen wissen, welche nach den Umständen am passendsten sind.

Durch einen Blick auf die Karte wird man sich überzeugen, daß es neben und zwischen den Hvalöer-Inseln eine große Menge Einfahrten giebt, auf welchen man in die schmale Einfahrt, welche nach Friderichshall führt, hinein gelangen kann. Die Mitte dieser Einfahrt oder dieses Sundes giebt die Gränze

*) In dem von dem Archive herausgegebenen Bericht zu der Karte von Skagerack, findet man eine ausführliche Beschreibung sowohl über die Koster-Inseln, als auch über die ganze, auf der gegenwärtigen Karte No. 7 enthaltene Küstenecke von Schweden, welche, um die gedachte Karte für die Seefahrer vollständiger und nützlicher zu machen, in den neuern Auflagen derselben, mittelst der neuesten Schwedischen Karte über die Bohus-Bucht, bis nach Säle-Bank hinunter ist erweitert worden.

zwischen Norwegen und Schweden an, welche nachher weiter durch Iddefiord über Stenbudals-field ins Land hineingeht. Man wird natürlich eine frische und günstige Kühlte nöthig haben, um diesen ziemlich langen und schmalen Sund durchschiffen zu können; da derselbe aber zugleich Tiefe genug hat, so könnten sogar die größten Schiffe nach Friderichshall hinaufsegeln. Daß der Strom in dem Sunde, wenigstens auf dem Obertheile des Wassers, mehrentheils auswärts geht, ist eine Folge des vielen Wassers, welches sowohl durch Tistedals-Elv, der bei Friderichshall ausströmt, als auch durch andere kleinere Ströme vom Lande heruntergeführt wird. Doch findet hier die besondre Naturbegebenheit Statt, daß man, mit Rücksicht auf die vorhin gedachte Norwegische Küste, vornehmlich in diesem Sunde eine Ort regelmäßige Ebbe und Fluth oder ein Steigen und Fallen des Wassers bemerken kann, dessen Höhen-Unterschied jedoch nicht über 1 bis 1½ Fuß beträgt, welches, wenn dieser Umstand von großen Schiffen benutzt wird, die Auffahrt nach Friderichshall erleichtern kann; da der Sund aber, wie gesagt, sehr enge ist, so würde dies für eine Orlogs-Fregatte, um so viel mehr für ein Linienschiff schwierig, ja beinahe gefährlich seyn. Indessen giebt es für Orlogsschiffe an der Mündung des Sundes gute Nothhäfen, nämlich in Svaleröekile, in Sponnvig und auf der Schwedischen Seite in Saltbakkehafen.

In einem jeden der Sunde, wodurch die Hvaloe-Inseln getrennt sind, giebt es verschiedene Häfen und Ankerplätze, deren man sich zum einstweiligen Ankern bedienen kann. Die Schiffe können, je nachdem sie tief stechen, um die Reise nach oder von Friderichstadt oder Friderichshall fortzusetzen, ganz durch diese Sunde segeln.

In den schmalsten Sund zwischen Westerö und Spierö, welcher Skiersboesund genannt wird, können Fahrzeuge, die bis 10 à 11 Fuß tief stechen, Norden um die in der Mündung desselben liegende kleine Insel Sauholm einlaufen; allein Schiffe von allen Größen können Süden und Osten um diese Inseln segeln, und gleich innerhalb derselben auf 6 Faden Tiefe ankern; etwas weiter einwärts, wo der Seegang schwächer ist, findet man 8 à 9 Faden Tiefe und lehmigen Grund; ganz durch den Sund können aber nur Schiffe, die nicht mehr 12 bis 13 Fuß tief stechen, segeln.

Große Schiffe können nöthigen Falls in das äußerste von Asmalsund, auf beiden Seiten einer kleinen Scheere, Kobbernagien genannt, einlaufen, und entweder zunächst Spierö oder zunächst Asmaloe ankern; um aber den Sund ganz durchsegeln zu können, darf das Schiff nicht über 12 bis 13 Fuß tief stechen.

Die Orlogs- oder größten Schiffe können den Löbersund, zwischen Kirkeö und Asmaloe, ganz durchschiffen, und auf diesem Wege nach Friderichstadt oder Friderichshall hinkommen; sie können in denselben sowohl auf der Westseite, entweder dicht außerhalb des Hofes Haabue, wo 10 à 12 Faden Tiefe und guter Grund zu finden ist, oder weiter nordwärts in dem Sunde bei dem Hofe Lie, dicht Süden vor der Insel Heröen, auf 6 à 10 Faden Tiefe mit einem Grunde von gleicher Beschaffenheit, als auch auf der Ostseite, Norden vor Kierringholm, auf einer Stelle, die Holmeflakket genannt wird, in 12 à 13 Faden Tiefe, ebenfalls auf Lehmgrund einstweilen ankern.

Den Sund dicht Süden vor Kirkeö und Norden vor der Insel Lauer, welcher Lauersvelg genannt wird, können alle Orten Schiffe, bis Fregatten mit einbegriffen, passiren; es ist daselbst zwar tief genug, allein für Linienschiffe zu enge. So bald man durch die Enge des Sundes gekommen ist, findet man 8 à 20 Faden Tiefe und Lehmgrund, wo nöthigen Falls einstweilen geankert werden könnte, und wo es vor dem Seegange ruhig ist. Weiter einwärts, in Nordwesten vor Borhsim und beinahe bis nach Gravlingsund hin, wird man 8 Faden Tiefe, Sand und Lehm finden. Den Gravlingsund, in welchem man ebenfalls auf ein Paar Faden einstweilen ankern kann, segelt man durch, um nach Friderichshall hinzukommen. Innerhalb dieses Sundes findet man zwischen N. Sandöe und Bratholm einen guten Nothhafen, der Magöehafen genannt wird.

Für große oder Orlogs-Schiffe giebt es Norden vor Bratholm eine gute und geräumige Rhede, die vom Seegang frei ist; allein man findet daselbst 24 bis 40 Faden Tiefe mit gutem haltbaren Ankergrunde.

Zwischen Kirkeö und N. Sandöe hat man eine Durchfahrt, Stokken genannt, die nur für 10 bis 11 Fuß tiefgehende Schiffe fahrbar ist, in welcher verschiedene einstweilige Ankerplätze zwischen den Inseln zu finden sind; allein man wird daselbst der Anleitung eines vorzüglich kundigen Lootsen bedürfen.

Norden vor Katholm liegt eine Sandbank, auf welcher 10 à 12 Faden Tiefe zu finden ist, wo man gleichfalls einstweilen ankern kann.

Auf der östlichen Seite von Agerö findet man Norden vor der kleinen Insel, auf welcher die Festung Fredriksten, einen recht guten einstweiligen Ankerplatz von 4 à 5 Faden Tiefe auf sandigem Boden, von welchem man nach allen Seiten leicht in See stechen kann.

Außer den vorerwähnten Sunden zwischen den Hvaloe-Inseln, welche man durchsegeln kann, um in den schmalen, nach Friderichshall führenden Sund hineinzukommen, giebt es längs der Schwedischen

Küste zwischen dieser und den östlichsten der Hvalöer-Inseln, noch eine Haupteinfahrt von der See her. Die Anthuung derselben kann, wie auf der Karte zu sehen ist, auf verschiedenen Wegen zwischen den außerhalb liegenden Scheren und kleinen Inseln geschehen. Das ausführlichere hierüber findet man in der Beschreibung der Karte von Skagerack.

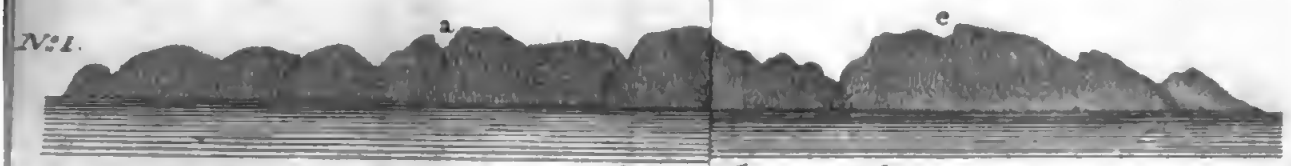
In Betreff des Stromes auf der Strecke der Karte No. 7, wovon Christiania-Meerbusen und die Mündung desselben den größten Theil einnimmt, kann man wohl annehmen, daß er in dem Meerbusen selbst, besonders im Anfange des Sommers, öfter aus- als einwärts geht; doch ist er im ersten Falle selten so stark, daß man nicht sollte demselben bei einigermaßen segelbarem Wetter, mit Vortheil entgegen lavieren können. Man will wahrgenommen haben, daß der auswärts gehende Strom auf der westlichen Seite des Meerbusens etwas stärker, als auf der östlichen Seite ist; dieser Umstand stimme mit dem, was in dem 5ten und 6ten Kapitel von der Richtung des Stromes längs der östlichen und südlichen Küste von Norwegen gesagt worden, überein. Demzufolge wird man bei östlichem Winde sehr schwierig von Jomfruneland oder von Westen her nach Christiania-Meerbusen hinlavieren können, besonders wenn man dem Lande nahe segelt.

Auf diesem Theile der Küste, oder in der Mündung von Christiania-Meerbusen, hat man die Abweichung der Magnetnadel im Jahre 1800 auf 20° 30′ westlich gefunden.

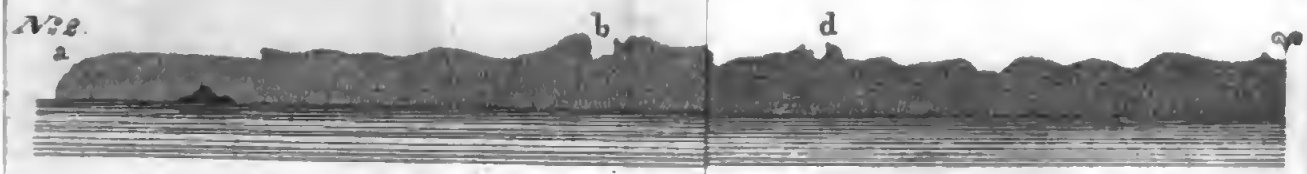
Endlich wollen wir nicht unterlassen hinzuzufügen daß die Abweichung der Magnetnadel, Nachrichten von Norwegen zufolge, im Jannar 1816 auf dem Eise in der Nähe der Stadt Christiania ist beobachtet und 20° 33′ gefunden worden; woraus man sieht, daß die Abweichung in der ziemlich langen Reihe von Jahren beinahe dieselbe geblieben, und falls die Nadel in der Zwischenzeit vielleicht sollte eine etwas größere Abweichung gehabt haben, so ist sie zurückgegangen. Ueberhaupt vermuthet man, daß die Magnetnadel auf diesem Theile der Erdkugel ihre größte westliche Abweichung in unserm Zeitalter erreicht habe, und daß sie im Begriffe sei, nach dem wahren Norden zurückzukehren.

641005

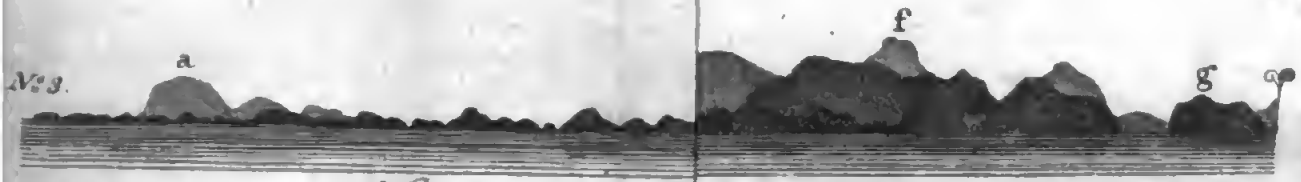
Digitized by Google



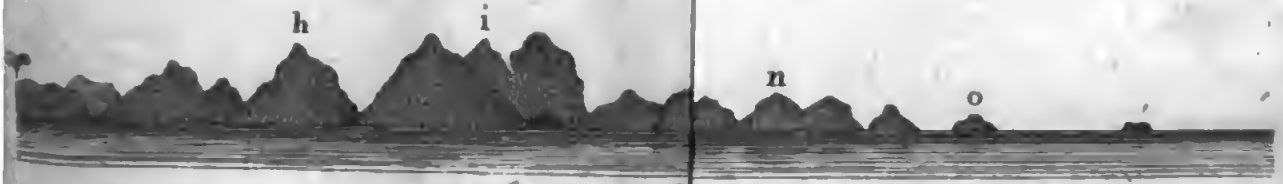

a, Foxdals Kiaben Tindel Field.



e, Kopperen. f, Lille . m, Hitteren.



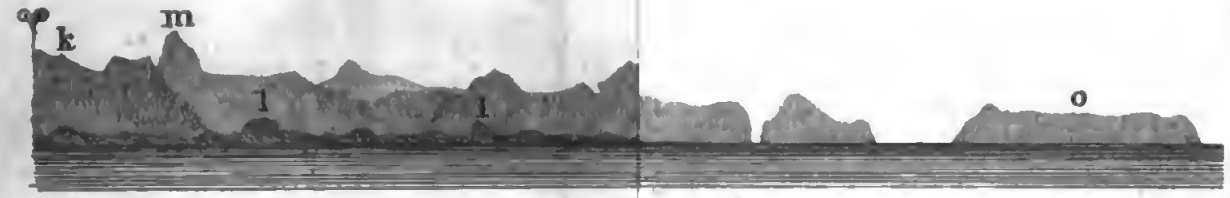

a, Kopperen. b, Agnld. g, Taaningen.



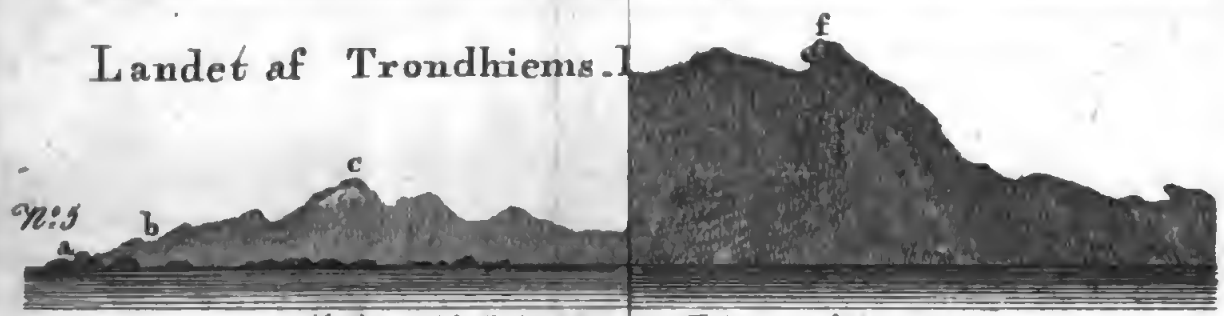

h, Staböre. i, Sle Fieldene.

Digitized by Google

a, Titteren. b, Taaningen. c, Fonna. d, [illegible] S.t.W. ½ W. i, Guldstenen. k, Tusteren.

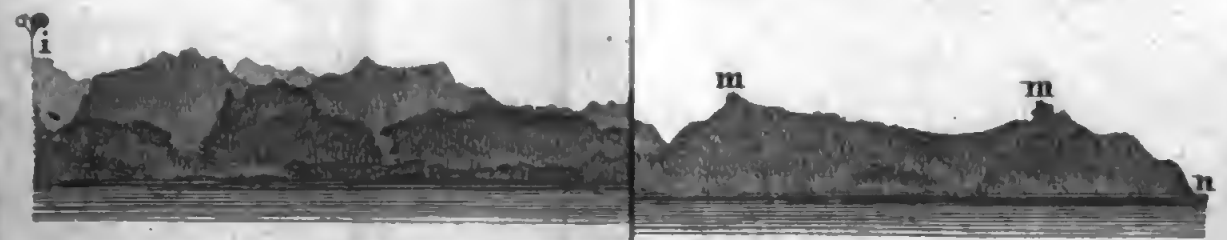



Landet af Trondhiems.



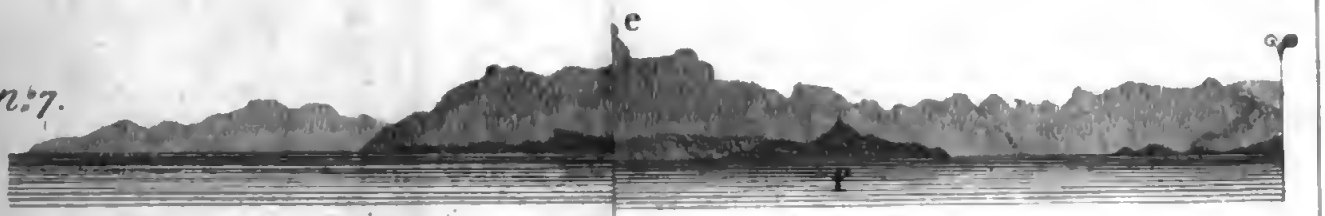

a, Soelværet i Oster. b, c, Tusteren i S. O. ¼ S.

a, i O.t S. ¼ S. bb, Tusteren. cc, Mangil Bierge, Frey Kollen. h, Reens Fieldet. ii, Haasnippa.



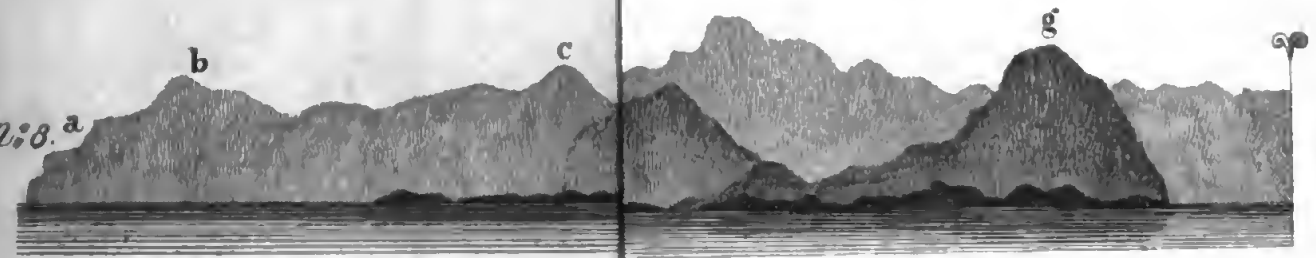

Digitized by Google

Digitized by Google

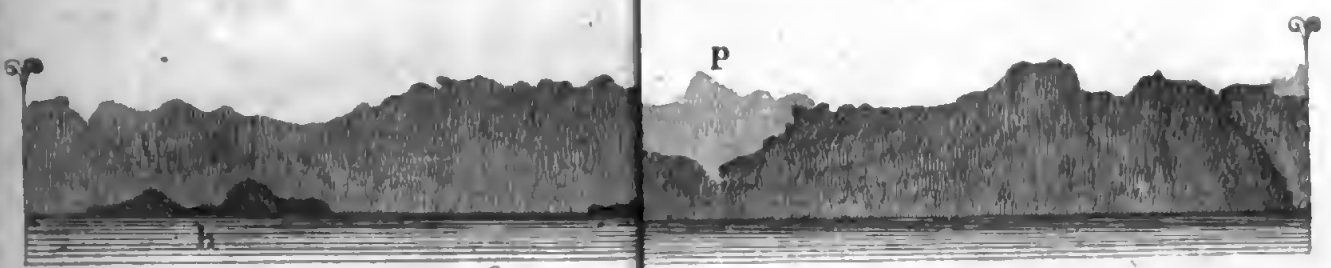



a, Tusteren. n. f, Sand-Øen.

g Reens-Fieldet. h, Mak-Idems-Field. o, Guleberg i S. W. for S. retn.




a,a, Stevnshevt. b, g, Giendems-Field.

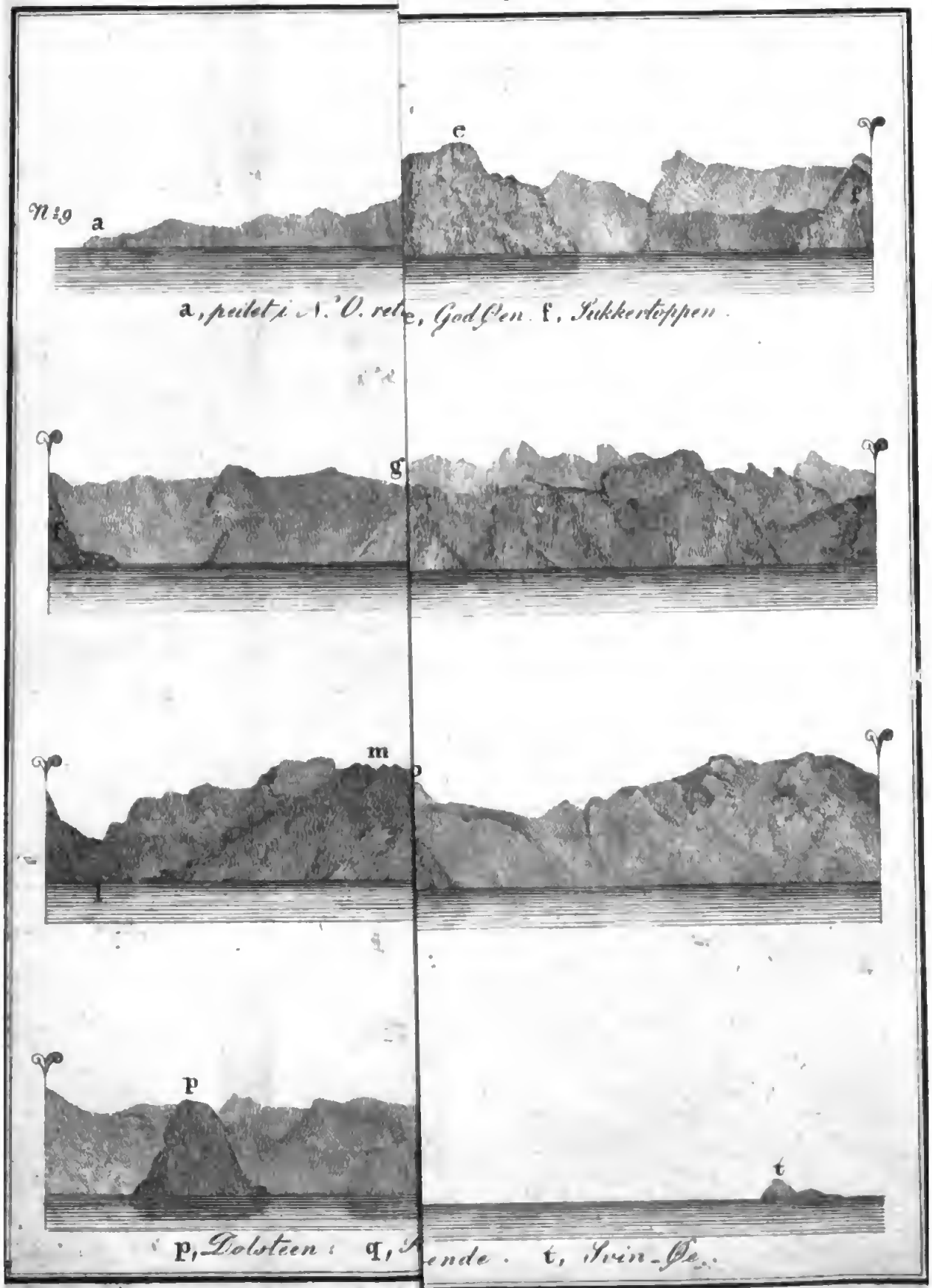



h, Ohna. i, Øe-Eggen i Ogdals-Skaret. p, Stor-Fin.

q, Kiesund. r, Skiæringen. s, . y, Skulöen S. for W. retn.

Digitized by Google

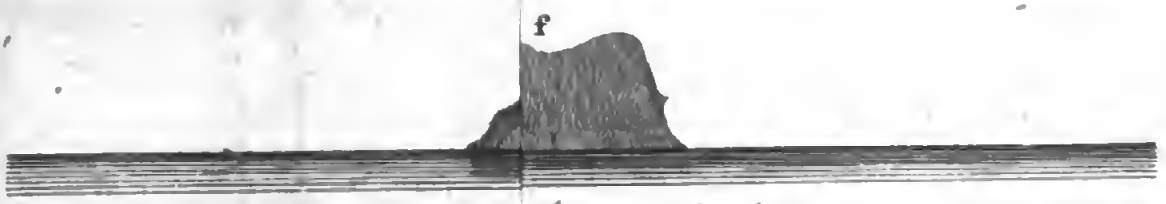
Digitized by Google



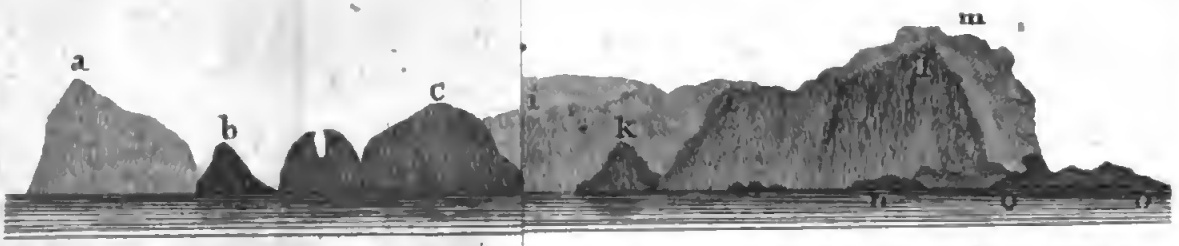

a, peilet i N. O. ret e, God Øen. f, Sukkertoppen.

p, Dolsteen: q, Rende. t, Svin-Øe.

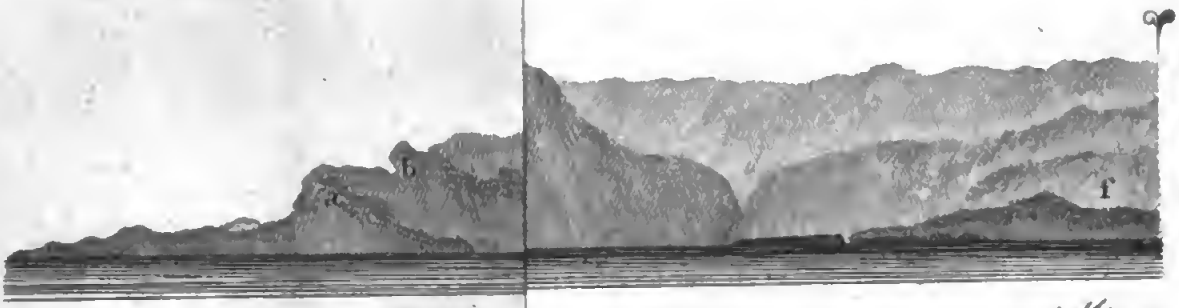
Digitized by Google



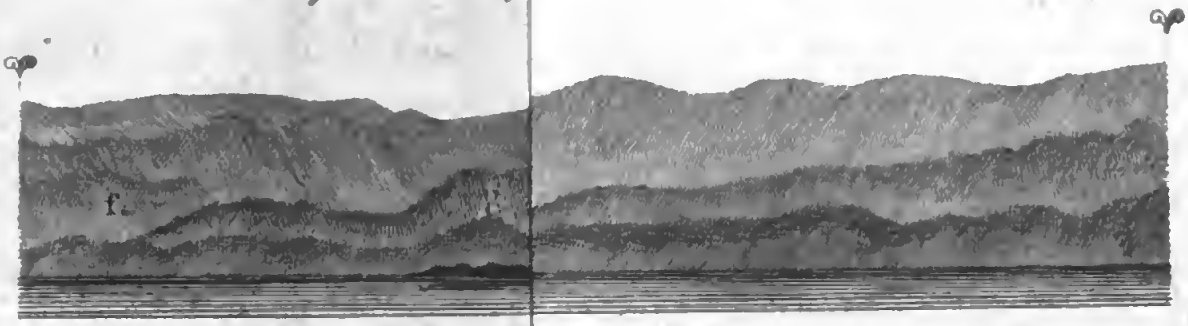

a, B. S. t. O. retvisende.



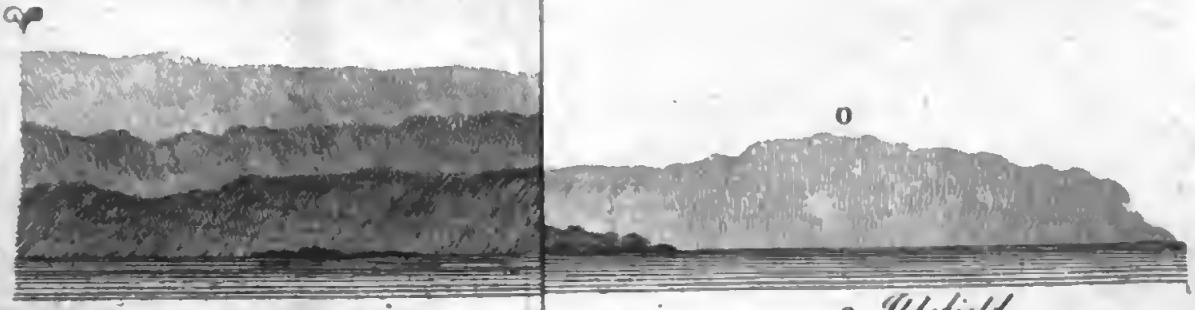

a, Battalen i N. N. O. retv. b, Lille Batt. m, Hatleöe. n, Sandöe i O. t. N. ½. N. 1. Mül. o, o, Waröe.




a, Haaefield. b, Steen f. f, Miom.

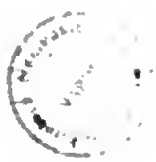


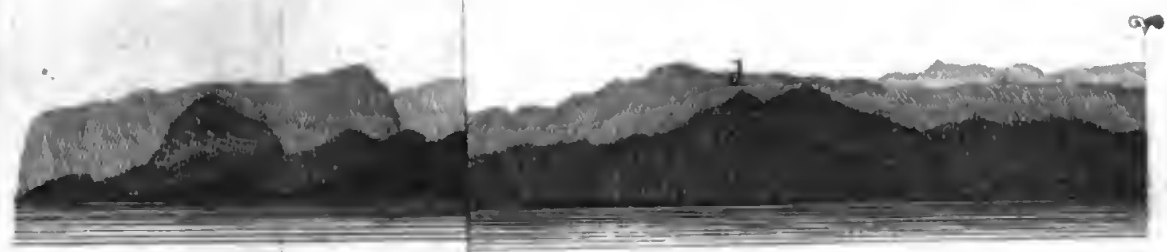

-men. g, Börtnasfie.



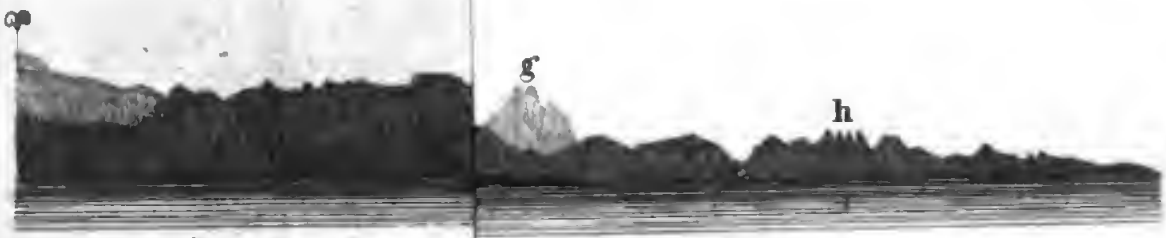

o, Ildsfield.

Digitized by Google



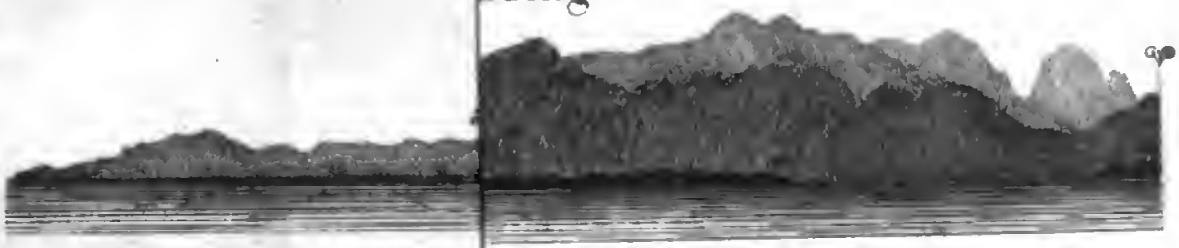


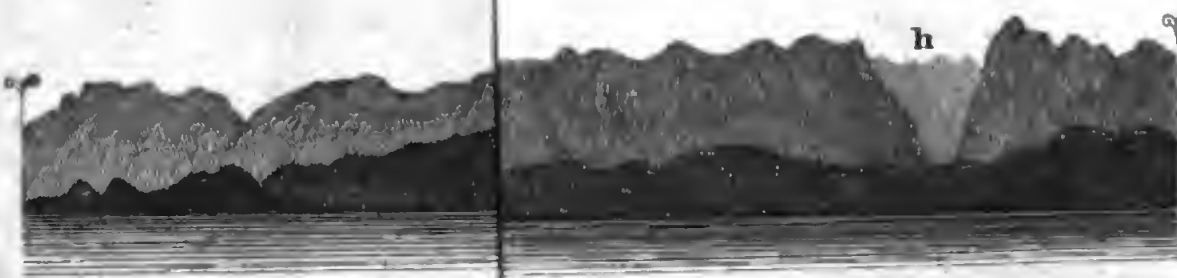
eld.




Field.

ddings =



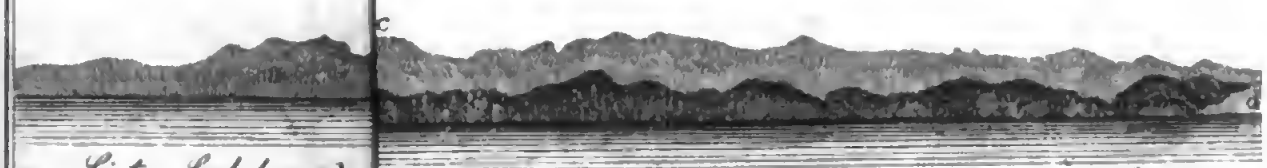



skieften.

i, Ullenshoug. k, Feyf dnuden = q, Ege-Field r Wigdilshukken.

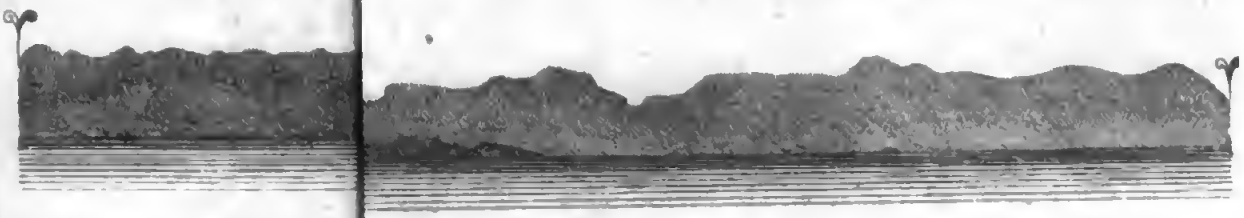
Digitized by Google

Digitized by Google



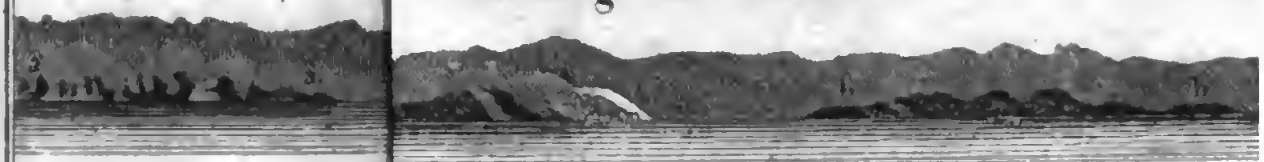

a, Lister Sadelon. b, Vestre. d, Vesthukken af Nøsets Odde N. 10° O.

fra Nord om ad Vest.

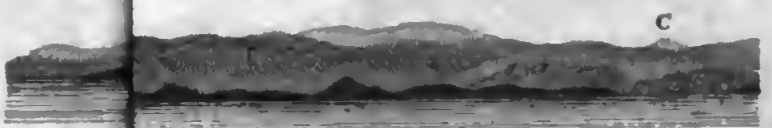


de fra Syd om ad Ost.

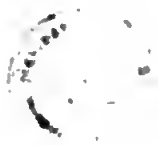
## Fortoning af Mandal.




a, a, Hille Bye i N. 8° O. b, b, Rygningen ¼ Miil.

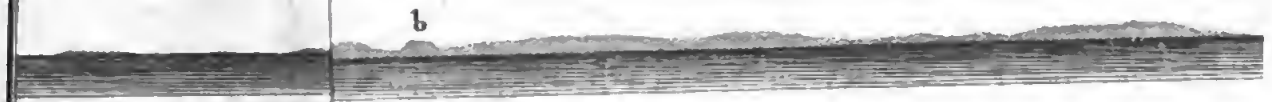



nad N. 1° Vest.



Digitized by Google

=

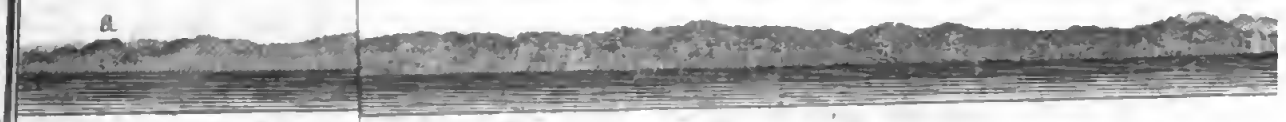



Bukſteenen.

s ud for Flekkerøe.

c, Tromlingøije Land. c, Flekkerøe i Nord 4° West 3 Miil.

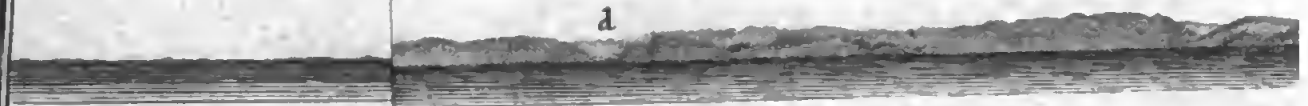
eld taget =




Land.

Afstand.

, Hovdefield.

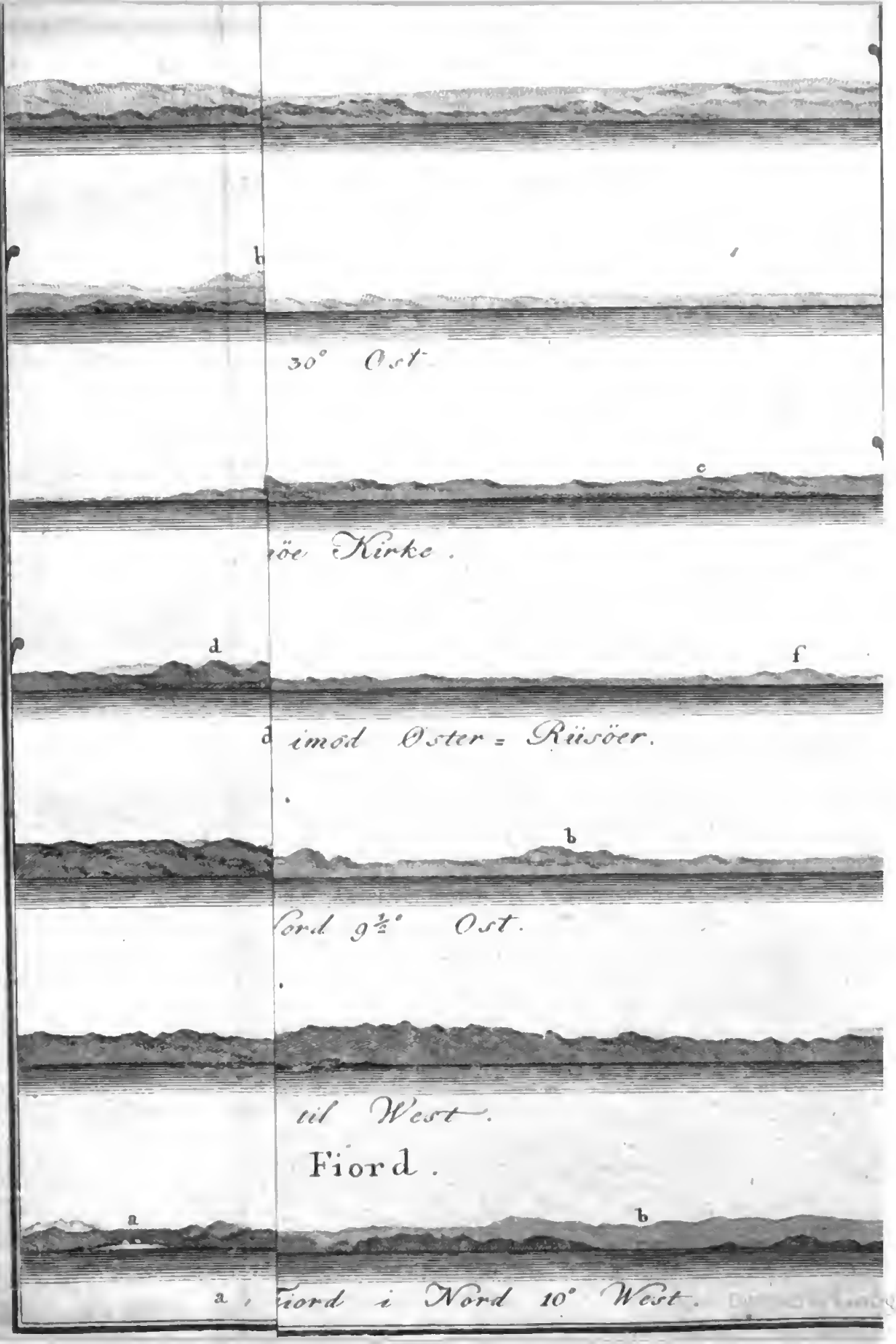


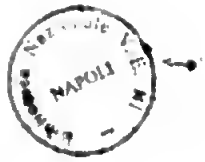

t. d i Nord 12° West.

ne.

e, h, Hovdefield i Nord 21 Ost.

Digitized by Google


b
30° Ost
c
öe Kirke.
d
f
d imod Oster = Rüsöer.
b
ord 9½° Ost.
til West.
Fiord.
a
b
a Fiord i Nord 10° West.



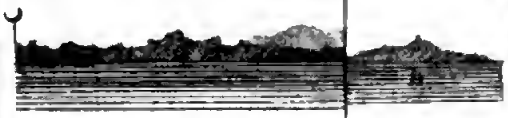

Digitized by Google

Kysten =

Kiærene udenfor Nevlungehavn i N. V. ¼ Vest.

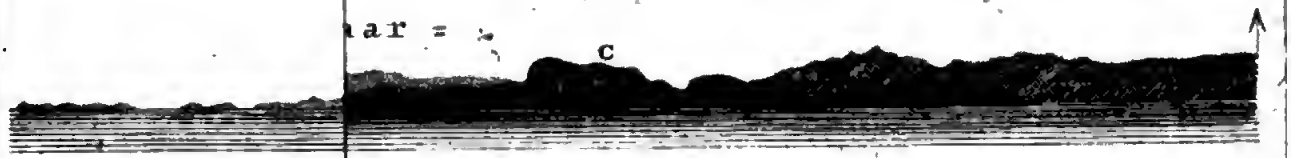
b, Sadleg. g, Fieldet Lövesnyta i N. 5° 30' O.

a, Hummerberg Miil. f, Kierring Field.

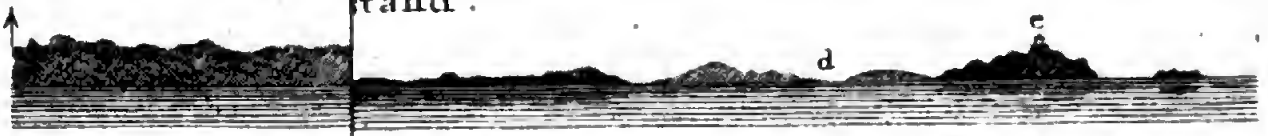


Svenöe Mærke og Færder begge seete i Kikkert fra samme Punkt.

ar =



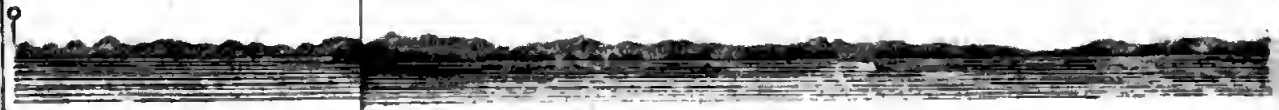

tand.




d =

e. Kollerne. f. Heien.

and.



O.

Digitized by Google

Biblioteca Nazionale NAP. III

Digitized by Google

Digitized by Google